der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



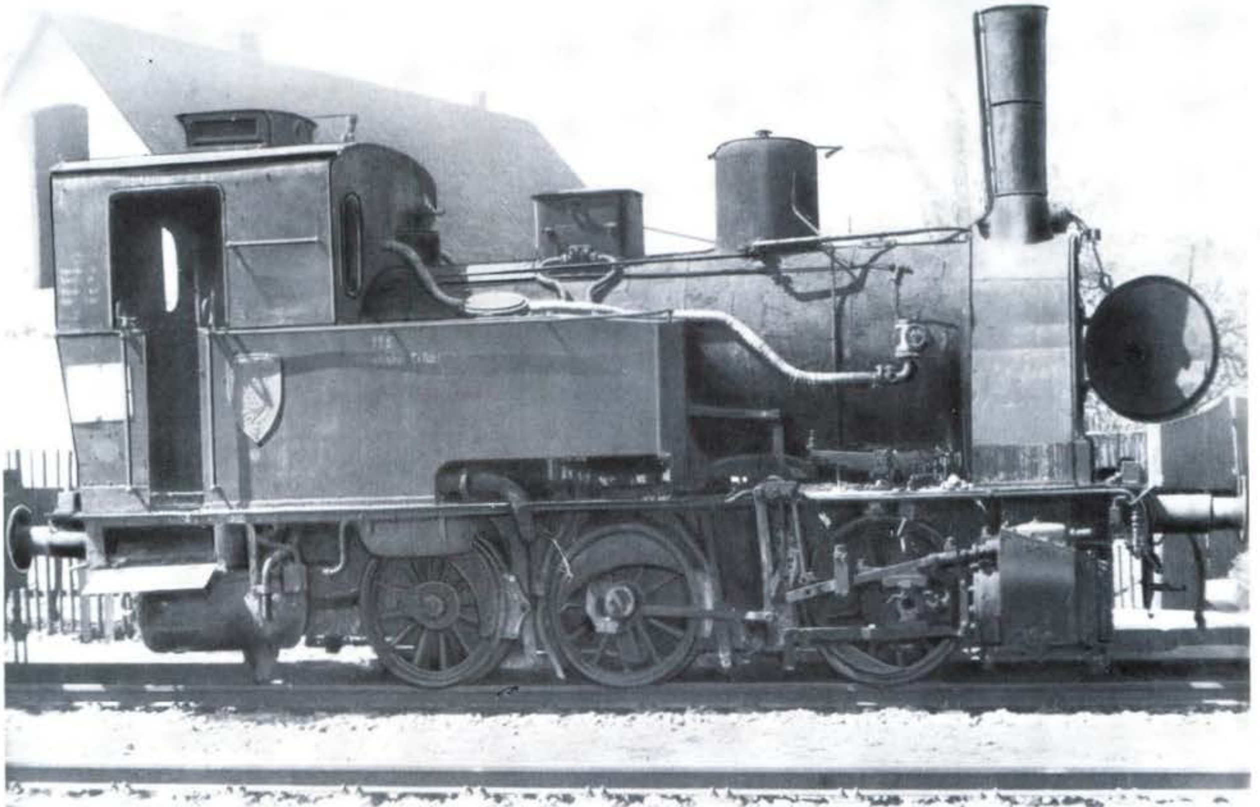
MÄRZ

3/81

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542



1

Werklokomotiven

Bild 1 Diese Cn2t-Lok (Hanomag 1899/3353) wurde ursprünglich an die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn geliefert und war dort mit der Betriebsnummer 6[b] im Einsatz. 1927 gelangte sie zur Erfurter Industriebahn, erhielt hier die Betriebsnummer 2 und war etwa bis 1962 im Einsatz.

Bild 2 Auch diese dreiachsige Naßdampflok lieferte Hanomag 1920 mit der Fabrik-Nr. 8462 an die Gewerkschaft Heiligenroda. Dort erhielt sie die BN 2.

Fotos: G. Malsch, Steinbach

2



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 21. 1. 1981
Geplante Auslieferung: 12. 3. 1981



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

3 März 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Titelbild
Bahnhof Klingenberg-Colmnitz in der Nenngröße H0 auf der 2,0 × 12,0 m großen Anlage der Leipziger AG „Friedrich List", Gruppe „Bw Süd". Vor dem EG der VT 137 600. Das Vorbild dieses technisch sehr interessanten Fahrzeuges war um 1951 auf den Strecken um Wilsdruff anzutreffen.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

Rücktitel
Die Elektrifizierungsarbeiten nähern sich mehr und mehr der Hauptstadt unserer Republik. Als energiegünstigste Traktionsart wird die elektrische Zugförderung wesentlich dazu beitragen, die Betriebsführung effektiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Deshalb ist im Fünfjahrplanabschnitt von 1981 bis 1985 pro Jahr vorgesehen, 150 km Strecken der DR auf elektrischen Zugbetrieb umzustellen. U. B. z. Fahrdrahtarbeiten in der Nähe von Thyrow.
Foto: I. Migura, Berlin

AUFRUF
zum XXVIII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1981

Zur Fortsetzung der nun schon traditionellen freundschaftlichen Zusammenarbeit der Modelleisenbahner vieler Länder werden hiermit die Modellbauer aller europäischen Länder zur Teilnahme am XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb, der in der Zeit vom 27. bis 30. September 1981 in Budapest stattfinden wird, aufgerufen. Damit verbunden ist die Ausstellung der eingesandten Wettbewerbsmodelle in einer Modelleisenbahn-Ausstellung im Budapester Verkehrsmuseum.

1. Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelperson sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen

Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:

- A Triebfahrzeuge
- A 1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
- A 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)
- A 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung der Loktype)
- B Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
- B 1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
- B 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)
- B 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps)
- C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen
- D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
- E Vitrinenmodelle

3. Bewertung

Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR, der VRP und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der UVR (MAVOE). Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt.

Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet. Außerdem erfolgt eine Unterteilung in zwei Altersklassen:

1. Teilnehmer bis zu 16 Jahren
2. Teilnehmer über 16 Jahre.

4. Einsendung der Modelle

Die Einsendung der Wettbewerbsarbeiten ist vorzunehmen:

MAVOE
H—1140 Budapest XIV
Majus l. u.
(Közlekedesi Muzeum)

Als Einsendetermin gilt der 1. September 1981.
Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:

Name, Vorname,
Anschrift,
Alter, Beruf,
Bezeichnung des Modells und der Gruppe, in welcher das Modell am Wettbewerb teilnehmen soll und
Angaben über die Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.

Alle Modelle müssen gut verpackt und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der UVR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen

Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A bis B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos oder dergleichen beizufügen.
Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert.
Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.
Die Jurymitglieder mit Ausnahme des Vorsitzenden bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffern und das arithmetische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffern und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Lackierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Fahrzeug befahren kann. Es soll in der Lage sein, ohne Last auf einer nicht gekrümmten Rampe mit einer Steigung von 1:10 ohne Rädergleiten anzufahren.

MAVOE
Modelleisenbahn-Verband
der Ungarischen Volksrepublik

Anmerkung der Redaktion:

Anschriften und Termine für die Einsendung von Modellen der DDR-Teilnehmer werden in einem der nächsten Hefte veröffentlicht.

Verlauf und Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1980

Gastgeber des XXVII. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes im Jahre 1980 war der DMV der DDR. Dabei haben die Freunde der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" aus Leipzig dem Wettbewerb durch die Einordnung in ihre große vorweihnachtliche Modelleisenbahn-Ausstellung einen würdigen Rahmen verliehen. Insgesamt 115 Einsendungen lagen der internationalen Jury zur Bewertung vor und trugen auf ihre Weise dazu bei, daß auch der nunmehr XXVII. Wettbewerb ein großer Erfolg wurde. Immerhin beteiligten sich an dieser Veranstaltung 88 Modellbauer und zwei Klubs, wobei sich Vertreter aus 5 Ländern und Berlin-West in die Teilnehmerliste einschrieben.

Wie bereits in den zurückliegenden Jahren erkennbar, so konnte auch für den Wettbewerb 1980 ein weiterer Qualitätssprung festgestellt werden, was sich durch die insgesamt 70 vergebenen Preise widerspiegelt. Damit haben rund 61% der eingesandten Modelle einen Preis erhalten.

Die Auswertung erfolgte durch eine internationale Jury, in der die Herren

Dezider Selecky	ČSSR	Zoltan Razfha	UVR
Milos Kratochvil	ČSSR	Laslo Bekei	UVR
Ludwik Palka	VRP	Rolf Häßlich	DDR
Waldemar Ney	VRP	Hansotto Voigt	DDR

wirkten. Vorsitzender der Jury war Herr Wolfgang Hanusch (DDR).

Resümierend kann festgestellt werden, daß nach wie vor die Nenngröße H0 in allen Kategorien dominierend ist. Ihr folgt die Nenngröße TT, während bei der Nenngröße N ein Rückgang in der Beteiligung zu verzeichnen war. Das traf auch auf die Nenngröße 0 und größer mit nur 5 Modellen zu.

Gleichermaßen interessant ist aber die Feststellung, daß die Teilnehmer aller Einsenderstaaten und aus Berlin-West Preise erringen konnten. Das wird sicher dazu beitragen, den Modellbau und die Teilnahme am Wettbewerb weiter zu fördern. Das sollte auch durch die Leipziger Modelleisenbahn-Ausstellung erreicht werden, auf der die Wettbewerbsmodelle für die 73000 Besucher zu sehen waren. Deshalb soll von dieser Stelle aus den Freunden der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" nochmals ein herzliches Dankeschön für Ihre Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung des XXVII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes 1980 gesagt werden. **W. H.**

Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes Leipzig 1980

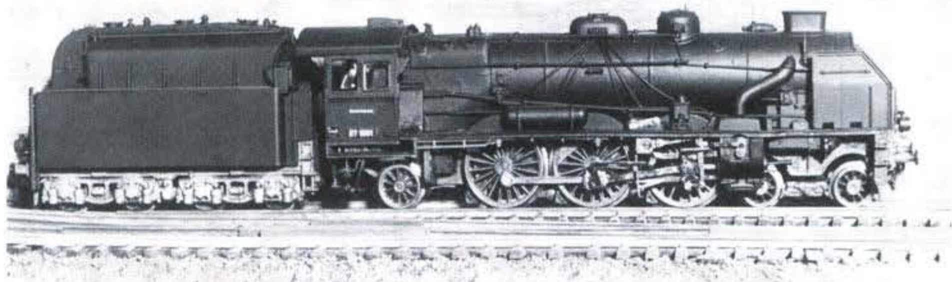
Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A1/H0				
Dieseltraktor	Delang, A.	DDR	93	An
BR 42001	Kobelt, Fr.	DDR	93,5	An
BR 36	Kohlberg, H.	DDR	95,5	I
Kö	Krahl, Kl.	DDR	84,75	III
Benzoltriebwagen	Günther, Th.	DDR	74,25	
BR 38	Lohs, P.	DDR	89,25	II
Krukenberg	Lehnert, G.	DDR	94	I
BR 74	Weller, R.	DDR	91,75	I
MUV	Ing. Vais, Z.	ČSSR	87	III
MAV 325	Fekete, L.	UVR	86	
MAV 306	Fekete, L.	UVR	87	
DSA 106	Fekete, L.	UVR	90	II
MAV M 44	Domonkos, A.	UVR	82,75	
M 1	Domonkos, A.	UVR	78,5	
ČSD 475	Dr. Molnař, A.	ČSSR	85	III
Big-Boy	Badowski, K.	VRP	91,25	II
sä IV K	Schneider, Ch.	DDR	89,5	II
M 11001	Kalivoda, M.	ČSSR	78,5	
Kategorie A1/TT				
M 130.4	Zelenka, J.	ČSSR	81,25	
M 131.1	Kainrath, P.	ČSSR	78,5	A
375.0	Dvořak, J.	ČSSR	91,0	I
Mallet P-38	Badowski, K.	VRP	89	II
Garrat BT	Badowski, K.	VRP	88	
BR 91[19]	Fretwurst, TH.	DDR	88,5	III
BR 280	Günther, G.	DDR	87,75	
Kategorie A1/N				
BR 110	Pietsch, K-D.	DDR	80,75	
BR 58	Köhler, W.	DDR	97,25	So
Crampton	Schmiedecke, U.	Bln.-West	87,5	An.
Kategorie A2/TT				
BR 80	Scholz, Fr.	DDR	87,75	III
BR 58	Quarte, W.	DDR	91,25	I
BR 84	Leßner, H.	DDR	89,5	III
El 2	Taubner, G.	DDR	90,75	II
Re 4/4	Vogt, G.	DDR	88,25	III
BR 423.0	Daněk, V.	ČSSR	83,5	
M 131.1	Sixta, P.	ČSSR	88,25	A
Tr 12	Brejlak, W.	VRP	87	
LAEV A02	Nagy, L.	UVR	76,25	
Kategorie A2/H0 m+e				
BR 99.56 H0m	Günther, U.	DDR	84	
BR 99.46 H0e	Wagner, B.	DDR	90,75	A
BR 99.65 H0m	Kupczak, A.	VRP	88,5	
Kategorie A2/H0				
BR 344.1	Koutny, J.	ČSSR	85	

Ergebnisse des XXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes Leipzig 1980

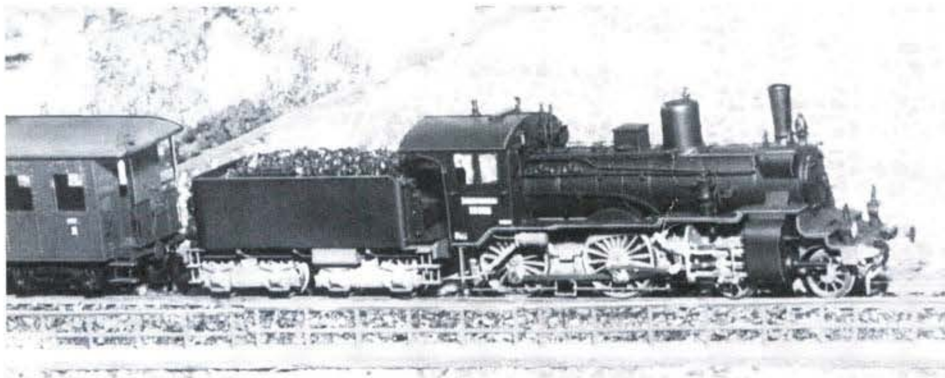
Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
BR 334.1	Ing. Zeleny, J.	ČSSR	86,75	
BR 83^{10}	Brogsitter, S.	DDR	90	III
Tkw 2-58	Dobrowolski, A.	VRP	86,25	
Tr 5-18	Dobrowolski, A.	VRP	84	
Tw 1-5	Dobrowolski, A.	VRP	85,75	
BR 03	Schütte, W.	DDR	92,5	II
Pm 2	Pollok, J.	VRP	93	II
Ty 2	Rogowski, J.	VRP	90,25	III
BR 07^{10}	Trösken, M.	DDR	93,75	I
BR 58$^{30-40}$	Heinicke, H.-G.	DDR	90,5	III
BR 02	Stark, R.	DDR	91,5	II
E 91 08	Kellner, Kl.	DDR	93,75	I
Kategorie A3/H0+TT				
BR 24 H0	Krahl, Kl.	DDR	87,25	
BR 75 H0	Büttner, G.	DDR	93,25	I
BR 01 H0	Linke, H.	DDR	91,25	III
VT 137 H0	Werler, H.	DDR	92,5	II
BR 86 TT	Uhlmann, R.	DDR	91	III
Kategorie B 1/0				
Säurekesselwagen	Beyer, Kl.	DDR	85,25	
G-Wagen MAV	Tóth, E.	UVR	78,75	
Schmalspurwagen	Bahnert, W.	DDR	87,75	A
Kategorie B1/H0+TT				
Pwigs H0	Schnitzer, J.	DDR	93	II
Ci 126 H0	Středula, J.	ČSSR	85,75	
Postwagen Fk H0	Simbarth, V.	ČSSR	88,75	III
Postwagen Dak 6-3707 H0	Ing. Zelený, J.	ČSSR	97	I
Kesselwagen H0	Takač, P.	ČSSR	85,25	
Transportwagen H0	Kupczak, A.	VRP	76,75	
Arbeitswagen H0	Kupczak, A.	VRP	62,25	
Schmalspurwagen RüKB H0e	Gierhan, U.	DDR	85,5	
Personenwagen Be TT	Zelenka, J.	ČSSR	93	II
Personenwagen Be TT	Munzar, St.	ČSSR	82,75	
Kategorie B2 H0+ H0 m+e				
Güterwagen Tcms	Kunzelmann, W.	DDR	83,25	
Güterwagen Zd 2-28093	Ing. Zelený, J.	ČSSR	87,75	II
pr. G-Wagen	Kohlberg, H.	DDR	80,5	
Schneepflug	Kohlberg, H.	DDR	86,25	III
amer. Zug	Trzepizur, Kr.	VRP	78,75	
Langenschwallbacher	Kohlberg, H. Fromm, G.	DDR	90,25	I
Bahnpostwagen H0m	Günther, R.	DDR	79,75	A
H-Wagen H0e	Daniel, A.	DDR	73,25	
Schmalspurzug sächs. H0m	Schneider, Ch.	DDR	88,25	II
Kategorie B 2/TT				
Transportwagen	Leßner, H.	DDR	90,5	I
CPwi	Kaddatz, A.	DDR	89,25	II
Postwagen	Beran, J.	ČSSR	85,5	III
Zementwagen	Sixta, P.	ČSSR	89,25	I
Kesselwagen	Beran, J.	ČSSR	85,75	III
Kranzug	Szerövag, A.	UVR	84,75	III
4-achs. Beiwagen LAEV	Nagy, L.	UVR	68	
Kategorie C/H0				
Lokschuppen	Szilard, K.	UVR	56,5	
Bahnwärterhaus	Friedrich, N.	UVR	55	
Bahnwärterhaus	Torma, T.	UVR	61,75	
Stellwerk	Neumann, H.	DDR	92,25	I
Lademaß	Kupczak, A.	VRP	81,5	III
Toilettengebäude	Modellbahnclub Riga	SU	70,75	
Wasserturm	Modellbahnclub Riga	SU	75	
Eisenbahnerwohnhaus	Modellbahnclub Riga	SU	82,4	II
Stellwerkm. Signalbr.	Modellbahnclub Riga	SU	85	
Kreuzungsbauwerk	Tautenhain, H.	DDR	91	II
Trisannabrücke	Winter, Hu.-J.	DDR	93,75	I
Kategorie C/TT+N				
Bhf. Kolin TT	Adamec, F.	ČSSR	94	I
Bahnwärterhaus TT	Fretwurst, Th.	DDR	81,5	III
Bahnwärterhaus TT	Kuchař, V.	ČSSR	85,25	II
Bhf. Petrov TT	KŽM pri DMP Veseli n/Mor.	ČSSR	83,25	III
Bhf. Bečvary N	Javurek, L.	ČSSR	90,5	II
Bhf. Rataje n/s TT	Bellinger, P.	ČSSR	85,5	I
Lokschuppen TT	Fretwurst, Th.	DDR	67,75	
Kategorie D				
Containerkran	Janko, J.	ČSSR	86,25	An
Lichtsignal	Kopper, G.	DDR	71,75	
Schotterwerk	Schnitzer, J.	DDR	96,5	So
Kategorie E				
Bw „Neukirch"	Palitzsch, H.	DDR	89,75	III
Fährschiff	Schalow, E.	DDR	95,25	I
Strab.-Triebw.	Nagy, J.	UVR	87,75	
Strab.-Triebw.	Rudnay, B.	UVR	62	
Strab.-Zug	Rudnay, B.	UVR	63,75	
Lichtsignal PKP	Bednorz, R.	VRP	91,25	II
Tunnel am Zwang	Sauerbrey, J.	DDR	83,25	A

Legende:
An ≙ Anerkennungspreis
So ≙ Sonderpreis

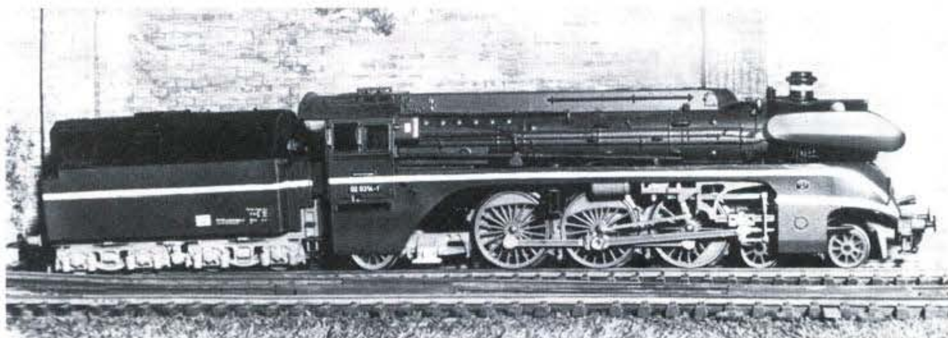
Einen 1. Preis in der Gruppe A 2 (Nenngröße H0) erhielt dieses Modell von Herrn M. Trösken aus der DDR.



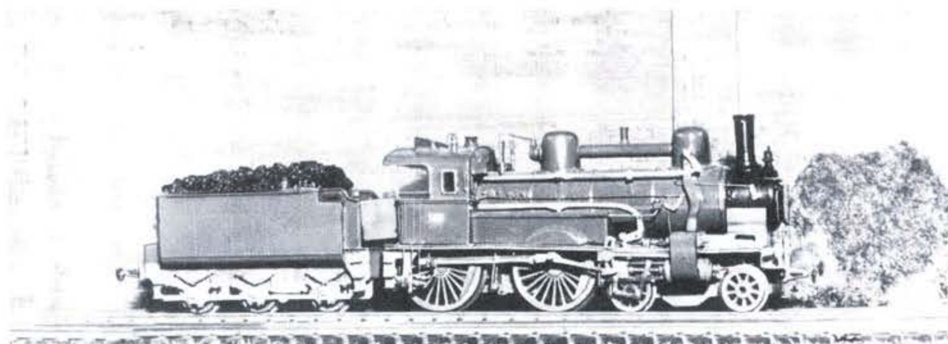
Ebenfalls einen 1. Preis in der Gruppe A 1 (Nenngröße H0) wurde für das Modell der Lock 36 006 vergeben. Es wurde von H. Kohlberg aus der DDR eingesandt.



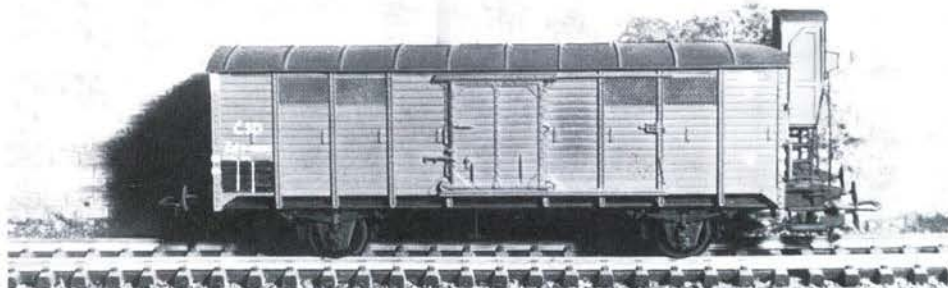
Mit einem 2. Preis in der Gruppe A 2 (Nenngröße H0) wurde dieses Modell der 02 0314-1 ausgezeichnet, das Herr R. Stark aus der DDR baute.



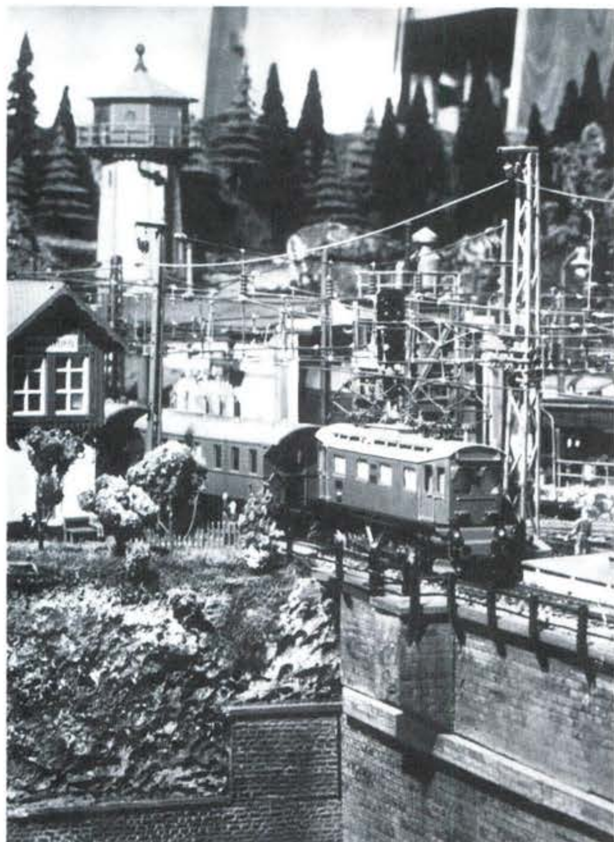
Einen 2. Preis in der Gruppe A 1 (Nenngröße H0) bekam das Modell der BR 106. Es entstand in der Modellbahnwerkstatt des ungarischen Modellbahnfreundes L. Fekete.



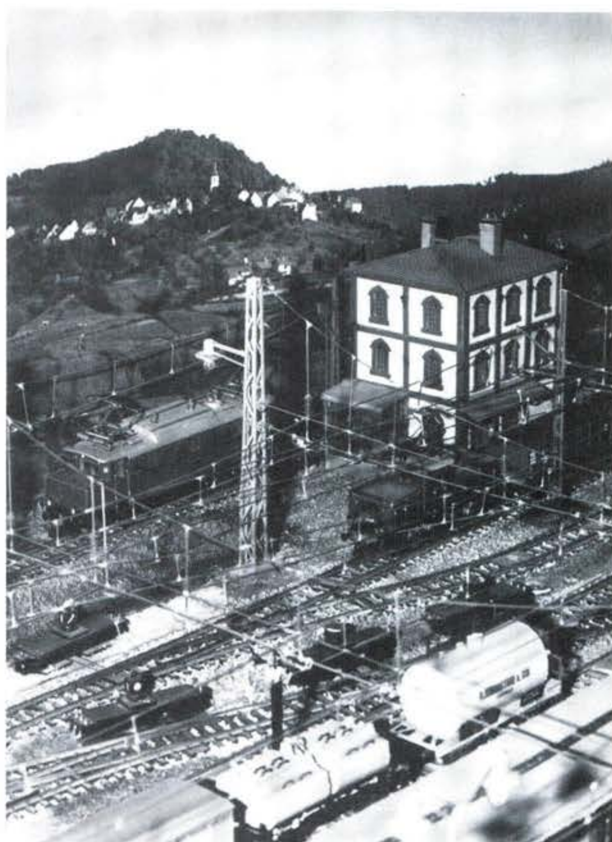
Der von Herrn Ing. J. Zeleny aus der ČSSR gebaute Güterwagen Zd-2-28093 erhielt einen 2. Preis in der Gruppe B 2 (Nenngröße H0)



Fotos: W. Bahnert, Leipzig



1



3

KLAUS HERTEL (DMV), Görlitz

H0-Modellbahnanlage „Neuenburg"



2



Bild 1 Im Modell der Nachwelt erhalten:
Das Eigenbaumodell E 6121 mit P-Zug fährt in den Endbahnhof ein.

Bild 2 Am rechten Anlagenrand beginnt der sichtbare Teil der Fahrstrecke. Zu erkennen ist eine E 44 (PIKO) mit Güterzug.

Bild 3 Die E 04 und E 63 warten auf einen neuen Einsatz von der Lokleitung.

Fotos: J. Wenkel, Görlitz

H0-Modellbahnanlage „Neuenburg"

Die Anlage Neuenburg stellt eine 2gleisige elektrifizierte Strecke im Mittelgebirge mit einem Endbahnhof dar. Dabei ist das anlagenbestimmende Element der Endbahnhof. Etwa 80% der Anlagengröße werden dafür genutzt. Insgesamt sind 55 m Gleis sowie 22 einfache, 2 Dreiwege- und 5 doppelte Kreuzungsweichen verlegt bzw. eingebaut worden. Die Anlage ist das ganze Jahr über betriebsfähig.
Für den Personenverkehr stehen 3 Gleise zur Verfügung. Als Richtungs- bzw. Aufstellungsgleise für den Güterverkehr dienen 4 Gleise. Zwei Gleise sind für das Bedienen des Gleisanschlusses zur Brauerei vorgesehen, und ein Gleis wird als Betriebsgleis für Elloks und Triebwagen verwendet (sogenanntes Loklaufgleis). Dadurch ist ein Umsetzen von Triebfahrzeugen, die einen Zug in den Bahnhof gefördert haben, mühelos möglich. Eine kleine Lok-Einsatzstelle vervollständigt die Bahnhofsanlagen.
Die Anlage entstand auf zwei Rahmen, die mit Distanzhölzern verschraubt worden ist. Gleichzeitig wurden dort 6 Kanthölzer als Beine mit Schloßschrauben angebracht. Die Fahrstrecke führt vom Bahnhof in einem Bogen am hinteren Längsteil der Anlage hinab, um vor dem Bahnhof den unteren Rahmen zu erreichen. Dort bilden die Gleise eine große Schleife. Sämtliche Gleisbögen sind in verdeckter Bauweise angelegt worden, um den unschönen Anblick beim Fahren mit langen Wagen zu verhindern. Nur vor dem Bahnhof, an der Längsseite der Anlage, ist die Strecke (in Rampenform) auf einer Länge von etwa 3,0 m für den Betrachter sichtbar.
Als Gleismaterial wurde ausschließlich das der Firma VEB Modellgleis (ehem. PILZ) verwendet. Die Gleise sind im sichtbaren Teil alle eingeschottert, ebenso die Weichen. Die Bauzeit einschließlich des Schaltpults und der gesamten Steuerelektronik beträgt bereits mehr als 4 Jahre. Trotzdem fehlen noch viele Ausgestaltungselemente wie Hemmschuhsteine, Lampen etc.
Das Bedienen der Anlage geschieht nur manuell. Auf eine Automatik wurde bewußt verzichtet. Allerdings sind hier einige Besonderheiten vorhanden. Gefahren wird auf dieser Anlage nach dem 3-Schienen-2-Leitersystem, nur daß die Stromschiene weggefallen ist und durch die Oberleitung ersetzt wurde. Damit können nur elektrische Triebfahrzeuge verkehren, die aber ausnahmslos ihre Stromzuführung über beide Schienen und die Oberleitung erhalten. Vorteile sind: eine gute Stromzuführung zu den Tfz, keine Störungen an den Weichen, auch wenn die Weichenzungen nicht anliegen. Die Weichenzungen und Herzstücke sind alle ständig leitend mit den Schienen verbunden. Dadurch können allerdings keine Dampf- oder Dieselloks fahren. Etwa 30 Triebfahrzeuge unterschiedlichster Baureihen stehen für die E-Traktion zur Verfügung. Davon sind 15 Stück Eigenbauten bzw. Umbauten. Der Wagenpark umfaßt etwa 120 Fahrzeuge verschiedenster Gattungen.
Um ein vorbildgerechtes Fahren zu ermöglichen, wurden beide Fahrregler mit einer Impulssteuerung versehen. Dabei bleibt die Gleichspannung stets konstant, lediglich die Dauer der Gleichspannungsimpulse wird mittels Potentiometer stetig verändert und so die Fahrgeschwindigkeit geregelt. Um bei evtl. Kurzschlüssen die Leistungstransistoren dieser Regler zu schützen, wurde für jeden Regler eine elektronische Kurzschlußsicherung vorgesehen. Mit diesen Reglern ist auch ein langsames Fahren bei guten Fahreigenschaften der Modelle möglich (Rütteln des Triebwerks); außerdem sind die Fahrgeräusche der Modelle denen des Vorbilds sehr ähnlich.
Die gesamte elektrische und elektronische Ausrüstung ist in einem Schaltpult untergebracht, das in Führungsschienen an der Längsseite der Anlage ausziehbar angeordnet ist. Bei Betriebsruhe wird diese Seite durch einen Vorhang abgedeckt. Für die Fahrstrecke wurde eine einfache Logikschaltung eingebaut (Diodenmatrix mit Transistorschaltverstärker). Damit entfällt beim Betreiben der Anlage ein langes Überlegen, welcher Fahrabschnitt und welche Weiche für die Fahrt benötigt werden. Die Fahrmöglichkeiten sind vorprogrammiert und mit einem Knopfdruck einschaltbar. Mit einer Lösetaste läßt sich die eingestellte Variante ablösen. Zusätzlich ist auch eine Handsteuerung vorgesehen, die zur Matrixschaltung elektronisch verriegelt ist. Zur weiteren elektronischen Ausrüstung gehören noch ein Blinklichtgeber und ein elektronischer Temperaturwächter, der bei Erwärmung der Leistungstransistoren der Fahrregler einen kleinen Lüfter einschaltet (Thermoschutz der Transistoren). Die gesamte Elektronik ist auf steckbaren Leiterplatten mit den Abmessungen 45 × 95 mm untergebracht. Insgesamt sind 10 Steckbausteine vorhanden.
Kernstück für die Stromversorgung bildet ein Netztransformator mit 680 VA Leistung, der die gesamte Anlage und das Zubehör speist. Primär ist der Trafo für 220 V ausgelegt, sekundär wurden 14 Wicklungen für alle Haupt- und Hilfsbetriebe aufgebracht.
Die Gleisanlage wurde für Einmann-Bedienung vorgesehen. Dabei sind der gesamte Bahnhof einerseits und die Fahrstrecke andererseits fest einem Regler zugeordnet.
Die Gleise sind in der einfachen A-Schaltung an die Regler angeschlossen. Eine Beeinflussung über Signale, Weichen oder ähnliches gibt es nicht, es wird also „von Hand" gefahren.
Für das Stellen der Weichen wurden Leuchtdrucktasten in das Schaltpult eingebaut, die gruppenweise zusammengefaßt mit einer Stelltaste betätigt werden. Die Gleisabschnitte sind mit einfachen Kippschaltern zu schalten, und für die 24 unterflur eingebauten Entkuppler (alte PILZ-Weichenantriebe; ein Antrieb ergab zwei Entkuppler) sind einfache Drucktasten eingebaut. Dabei ist bei sogenannten Nachtfahrten schon gefühlsmäßig zu merken, welches Schaltorgan betätigt wird.
Die Entkuppler waren notwendig, da der gesamte Bahnhof mit der Fahrleitung überspannt ist und sich aus dem Umsetzen der Tfz ein Eingreifen von Hand als ungünstig erwies.
Die gesamte Fahrleitung wurde aus 0,7 mm starkem Messing-Draht angefertigt und auf der Anlage verlötet. Für ein Stück Gleis von 1,50 m Länge wurde zum Beispiel eine Zeit von etwa 2 Stunden benötigt. Bis auf einige Turmmasten wurden alle anderen Masten selbst angefertigt. Ebenso entstand in eigener Regie ein Teil der Eisenbahnhochbauten. Gleiches gilt für die Lichtsignale, die mit Kleinstglühlampen 2,5 mm ∅, ungesockelt, bestückt sind und originaltreue Signalbilder zeigen. Etwa 80 Büsche und viele Bäume entstanden auch in der eigenen Werkstatt.
Da eine Modelleisenbahnanlage nie richtig fertig wird, ist der Einbau einer Abstellgruppe im verdeckten Teil der Anlage noch geplant.

Das hat viel Freude gemacht

Gespräch der Redaktion „Der Modelleisenbahner" mit dem Leiter der Berliner Arbeitsgemeinschaft I/13 „Weinbergsweg" Freund Günter Wermke

Vom 20. Dezember 1980 bis 5. Januar 1981 zeigte die Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg" die erste größere selbständige Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung. Wie war die Resonanz?

Sie war zweifellos gut. Die Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaft, vor allem die Freunde, die die Ausstellung ganz aktiv mit vorbereiteten, haben sich sehr über den starken Besuch gefreut. Immerhin kamen 15 500 Berlinerinnen und Berliner in das Volkskunstkabinett Prenzlauer Berg in der Willi-Bredel-Straße. Und viele Eintragungen in das Gästebuch bestärken uns darin, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Da wurde oftmals geschrieben, daß endlich mal Anlagen zu sehen waren, die jeder zu Hause bauen könnte. Es wurde auch zum Ausdruck gebracht: Endlich eine Ausstellung zur Weihnachtszeit. Von den Besuchern waren etwa die Hälfte Kinder und Jugendliche, vom Baby bis zur Oma und zum Opa, alles war da. Auch der Stellvertreter des Bürgermeisters des Stadtbezirks Prenzlauer Berg und der Leiter des Kulturzentrums Berliner Prater, der die Ausstellung eröffnete, überzeugten sich von dem, was wir in der Freizeit bauen und basteln.

Nun macht so eine Ausstellung viel Arbeit. Wie wurde das geschafft?

Schon lange hatten wir den Gedanken, einmal öffentlich zu zeigen, was wir können. So etwas spornt natürlich auch an und ist ja doch immer ein Höhepunkt im Leben einer Arbeitsgemeinschaft. Aber wir scheiterten immer an einem geeigneten Raum. Im vergangenen Jahr fanden wir für unser Anliegen ein offenes Ohr beim Rat des Stadtbezirks Prenzlauer Berg, konkret in der Abteilung Kultur. Es wurden uns also die Räume des neu eröffneten Volkskunstkabinetts zur Verfügung gestellt. Und ich möchte auch bei dieser Gelegenheit im Namen unserer Arbeitsgemeinschaft für dieses großzügige Entgegenkommen ein herzliches Dankeschön sagen.

Unser Bild zeigt v. l. n. r.: Ralf Enderlein, der für die Tischlerarbeiten in hoher Qualität sorgte, Günter Wermke, Leiter der Arbeitsgemeinschaft, Karlheinz Rost, Mitglied der AG seit 1969, zeichnete u. a. für die gute Beschilderung des Weges zu den Ausstellungsräumen verantwortlich.
Günter Wermke, beruflich als Betriebsschlosser bei Autotrans Berlin tätig, gehört seit 1969 der Arbeitsgemeinschaft an und wurde im Januar 1980 ihr Leiter. Die Arbeitsgemeinschaft zählt 66 Mitglieder. Bisher konnten 17 Freunde für eine Berufsausbildung im Verkehrswesen geworben werden.
Foto: Bernd Heinz



Nachdem das mit dem Raum klar war, standen auch in der Arbeitsgemeinschaft, bildlich gesprochen, alle Signale auf Fahrt frei. Die Freunde, Alte und Junge, waren hellauf begeistert, es wurden Ideen diskutiert, die Bereitschaft mitzumachen, war sehr groß, insbesondere auch bei den jugendlichen Mitgliedern. So ab Juni des vergangenen Jahres ging es voll ran.

Was sollte gezeigt werden?

Da die Räume leider zu klein waren, mußten wir auf unsere bekannte Anlage S-Bahn-Alexanderplatz—Erkner verzichten. Deshalb orientierten wir uns auf kleinere Anlagen: Es wurde eine H0-Anlage 1,25 m × 2,50 m gebaut. Wir wollten noch andere Teilnehmer mit Anlagen gewinnen, konnten aber durch Gelegenheitskauf einige Anlagen erwerben, die wir erweitert und umgebaut haben. Außerdem hat ein Mitglied, der Leiter einer Schülerarbeitsgemeinschaft ist, eine TT-Anlage zur Verfügung gestellt.
Bildtafeln von der Entwicklung der Bahnpost, gestaltet von einer Arbeitsgemeinschaft des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen sowie Vitrinenmodelle ergänzten wirkungsvoll die Ausstellung. Auch Fotos vom Vorbild fanden großen Anklang. Die befreundete Dresdener Arbeitsgemeinschaft Max-Maria von Weber unterstützte uns mit einer Schmalspuranlage und Vitrinenmodellen. Schließlich gingen auch Original-Nichtraucher-Schilder der U-Bahn, die verkauft wurden, weg wie warme Semmel.
Drei Monate vor Eröffnung der Ausstellung wurde dreimal in der Woche gebaut. Durchschnittlich waren 20 Freunde da, viele arbeiteten zu Hause. Ich selbst hatte oft Mühe, einen kleinen Arbeitsplatz zu finden. Über 50% unserer Arbeitsgemeinschaft, das möchte ich hervorheben, haben aktiv mitgearbeitet.

Wir sahen in der Ausstellung auch eine Autorennbahn...

Die Ausstellung sollte ein Beitrag unserer Arbeitsgemeinschaft zur Vorbereitung des X. Parteitages der SED sein. Dabei lag uns die internationale Solidarität besonders am Herzen. Gegen einen selbst zu bestimmenden Betrag konnte jeder Besucher die Anlage bedienen. Wir freuen uns, daß 950,— Mark dem Solidaritätskonto überwiesen werden konnten.

Man konnte den Weg zur Ausstellung von den betreffenden U-Bahn- und S-Bahn-Stationen bzw. Straßenbahn- oder Bushaltestellen ohne zu fragen, finden, es war ausgezeichnet beschildert...

Wir haben auf eine wirksame Öffentlichkeitsarbeit großen Wert gelegt. Und wie die für unsere kleine Ausstellung relativ hohe Besucherzahl beweist, hat sich das ausgezahlt. Presse und Rundfunk berichteten, auch die Aktuelle Kamera war da.

Die Ausstellung und die Arbeit der Freunde haben sich also gelohnt...

Ja, wir sind zufrieden. Insbesondere damit, daß wir den Berlinern, vor allem den Kleinen, eine Freude und ein Erlebnis zu den Festtagen bereiteten. Für uns steht auch fest, daß das keine Eintagsfliege sein darf. Bereits jetzt wird schon tüchtig für die eigene Ausstellung im Jahre 1982 nachgedacht und geplant. Natürlich bemühen wir uns, wieder geeignete Räume zu finden. Wir konzentrieren uns weiterhin auf die Vorbereitung der großen Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm.

Die BR 01 — Beginn und Ende der Einheitsschnellzuglok bei der DR

Die im Bahnbetriebswerk Saalfeld noch im Einsatz befindlichen rostgefeuerten Dampflokomotiven der BR 01 mit den Betriebsnummern

01 1511	Reko	01 2114 Traditionslok der Rbd Dresden	Altbau
01 1512		01 2118	
01 1514		01 2204 z. Z. im Raw Meiningen zur Hauptuntersuchung	
01 1518		01 2137	

sind die letzten Dampfloks einer sehr interessanten Entwicklungsgeschichte der DR-Schnellzuglokomotiven. Im Jahre 1910 war bereits von *Garbe* eine Vierzylinderlok mit der Achsanordnung 2'C und der Länderbahnbezeichnung S 10 (BR 17) entwickelt worden, die wegen Zylinder- und Steuerungsmängel nicht zum Weiterbau gelangte. Außerdem entsprach die Kesselleistung nicht den Forderungen für Schnellzüge auf Flachlandstrecken.

Im Jahre 1911 brachte daher *Garbes* Nachfolger *Lübtzen* eine 2'C Vierzylinderverbundmaschine (S 10^1) heraus, deren Leistung durch mäßige Vergrößerung der Heizfläche wesentlich verbessert wurde. Auch nach einer Vergrößerung der Rostfläche konnte die Leistung für Schnellzüge mit 100 km/h und 10 bis 12 Wagen Anhängemasse nicht befriedigen. Da man auf eine Laufachse verzichtete, brachte auch eine weitere 2'C Dreizylinderlok (S 10^2) keine Befriedigung, da sie den unzulänglichen Kessel der S 10 erhielt. Bei anderen Länderbahnen waren allerdings schon Schnellzugloks weiter entwickelt worden. Durch den Einbau einer hinteren Laufachse und der Durchbildung von kräftigeren, leistungsfähigeren Kesseln sicherte man hier höhere Leistungen. Sachsen ließ im Jahre 1918 sogar eine Vierzylinder-Verbundlok mit der Achsanordnung 1'D'1 (sächs. XXHV, spätere BR 19^0) für die Strecke Reichenbach—Hof bauen. Leider erhielten diese „Hügellandtypen" mit Ausnahme der BR 18^4 einen Raddurchmesser von weniger als 2000 mm, so daß sie im Flachland bei der angestrebten Geschwindigkeit von 120 km/h einen zu hohen Verschleiß gehabt hätten.

Da bei allen früheren Schnellzuglokomotiven sehr niedrige Heißdampftemperaturen (300—360 °C) verwendet worden sind, war man auch gezwungen, die Vierzylinderverbundbauart zu wählen, die bei niedrigen Heißdampftemperaturen noch spürbare wirtschaftliche Ergebnisse erwarten ließ.

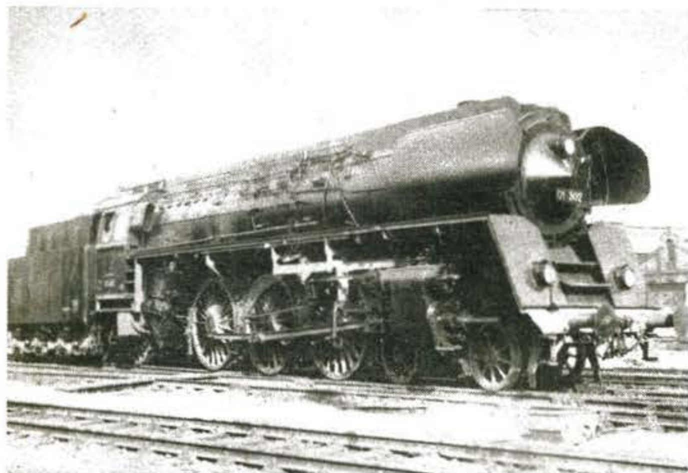
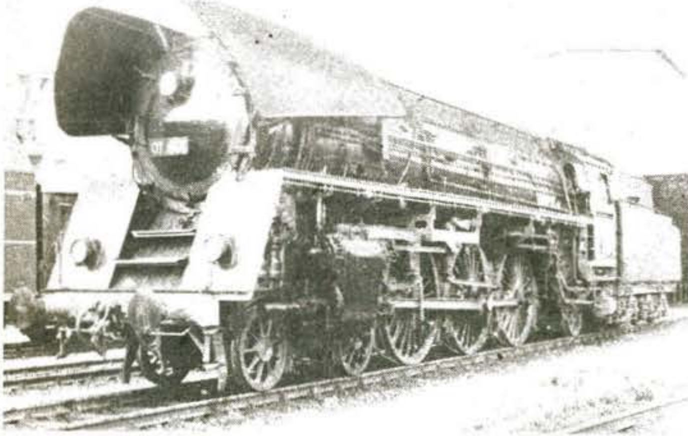


Bild 1 Rekolok 01 502 mit Witte-Windleitblechen

Bild 2 Rekolok 01 501 (ex. 01 174) mit den als „Fledermausohren" bezeichneten Versuchs-Windleitblechen der VES-M Halle



Vorteile der Länderbauarten vereinigt

Der 1920 vollzogene Zusammenschluß der Länderbahnen zur „Reichseisenbahn" (später DRG) erbrachte auch die Forderung, eine starke, für 20 t Achsdruck konzipierte Schnellzuglok zu entwickeln. Die 1926 gebaute Einheitslok BR 01 mit der Achsanordnung 2'C'1 erhielt einen erheblich stärkeren Kessel als die leistungsfähigste Länderbauart und einen Treibraddurchmesser von 2000 mm. Somit konnte eine Geschwindigkeit von 130 km/h, später von 140 km/h zugelassen werden. Alle bekannten Vorteile der Länderbahnbauarten wurden nun vereinigt; nur über die Verbundwirkung konnte noch keine Einigkeit erzielt werden. Daher wurden zunächst 10 Loks mit Zwillingsdampfmaschinen (BR 01) und 10 Loks mit Vierzylinderverbundanordnung (BR 02), die einen Vergleichsversuch unterzogen worden sind, in Auftrag gegeben. Bei den Versuchen zeigte sich jedoch, daß bei Fahrten mit langen Beharrungsgeschwindigkeiten die Verbundmaschine Ersparnisse brachte. Im täglichen Betriebseinsatz bestanden allerdings derartige Möglichkeiten nicht. Hier zeigte die BR 01 mit der einstufigen Dampfdehnung sowohl im Kohleverbrauch als auch im Reparaturzyklus weitaus günstigere Ergebnisse. Die BR 02 wurde somit nicht weiter gebaut und zur BR 01 umgebaut. Da aber der Streckenausbau auf 20 t Achsdruck weit hinter dem Planvorhaben blieb, konnte die BR 01 nicht überall eingesetzt werden; einige Strecken blieben ihr verschlossen.

Vierte Kuppelachse wurde gebraucht

Es lag daher auf der Hand, eine Schnellzuglok mit 18 t Achsdruck in Auftrag zu geben. Daraufhin wurde eine 2'C'1 Zwillingslok (B 03) gebaut. Die Maschine erhielt eine um 45 m² kleinere Heizfläche. Für schwere Schnellzüge im Fernverkehr machte sich der Einsatz von Vorspannloks erforderlich. Aber auch bei den mit Loks der BR 01 gefahrenen schweren Schnellzügen wurden Vorspannloks benötigt. Da dieses Erfordernis nicht allein aus den kürzeren Fahrzeiten, sondern aus den zunehmenden Zugmassen resultierte, reichte eine weitere Erhöhung der Kesselleistung nicht mehr aus, selbst wenn diese noch im Rahmen der verfügbaren Lokmasse bedingt möglich gewesen wäre. Die erforderliche Vergrößerung des Reibungsgewichtes erforderte den Einbau einer vierten Kuppelachse, also die



Bild 3 Die z. Z. im Bw Saalfeld stationierte 01 2204-4 mit einem Personenzug nach Saalfeld unterhalb der Dornburger Schlösser.

Bild 4 Lok 01 2137-6 im Leipziger Hbf. Diese Maschine erhält als letzte 01er gegenwärtig eine Hauptuntersuchung und wird anschließend in Saalfeld stationiert.

Achsanordnung 2'D'1. Besonders dringend war die Veränderung des Reibungsgewichtes bei der BR 03. Hier erschien eine Erhöhung von 3 × 18 t Achsdruck = 54 t Reibungsgewicht auf 72 t als geeignet. Nun konnte allen Zugkraftverhältnissen Rechnung getragen werden.
Eine inzwischen weiterentwickelte Maschine mit der Achsanordnung 2'D'2 erhielt die Bezeichnung 06 001. Sie verfügte über einen Kuppelraddurchmesser von 2000 mm und brachte es auf 140 km/h. Hinzu kamen die ungewöhnlichen und 7500 mm langen Rauch- und Heizrohre, die bisher nur bei einer in den USA gebauten Lok angewandt worden waren und sich nicht bewährten.



Bild 5 Die Lok 01 1511-3 bekam in Saalfeld ein neues „Gnadenbrot". U. B. z. sie am 4. August 1980 vor dem E 805 bei Oppurg.
Fotos: H. Schnabel (2), R. Heym (1), W. Bahnert (1), G. Friese (1)



Die Entwicklung der Schnellzuglokomotiven bei der DRG bzw. DR, die mit der BR 01 begann und mit der BR 01^{10}, 03^{10}, 05 und der Tenderschnellzuglok BR 61 bis zur BR 06 ihren Höhepunkt fand, wurde durch den vom Faschismus entfachten zweiten Weltkrieg unterbrochen. So bildeten die BR 01, 01^{10}, 03 und 03^{10} das Rückgrat zur Bewältigung des Schnellzugdienstes. Die BR 06 wurde nur in zwei Exemplaren beschafft.
Von 1962 bis 1965 erfolgte im Raw Meiningen nach Entwicklungsunterlagen der VES-M Halle die Rekonstruktion von 35 Loks.
Inzwischen wurden die mit Öl-Hauptfeuerung ausgerüsteten Lokomotiven abgestellt; ob sie noch einmal zum Einsatz kommen, ist noch nicht entschieden. So hat eine Epoche der Schnellzuglokomotiven der Deutschen Reichsbahn mit der BR 01 angefangen und wird auch in absehbarer Zeit enden.
Die anfangs genannten Loks des Bw Saalfeld können noch täglich auf der Strecke Leipzig—Saalfeld—Leipzig vor den Reisezügen E 802, E 805, D 504 und E 807 angetroffen werden.

Sch.

RAINER SCHEFFLER, Oschatz

Über die „Kreuzspinnen" der Windbergbahn

Auf den Fahrzeugausstellungen der Deutschen Reichsbahn und des Verkehrsmuseums Dresden wurde in den vergangenen Jahren das Interesse der Eisenbahnfreunde immer wieder auf die normalspurige Drehgestellokomotive 98 001 gelenkt. Diese ursprünglich an die Königlich-Sächsische Staatseisenbahn mit der Gattung ITV gelieferte Dampflokomotive hatte immerhin noch 15 „Schwestern". Im folgenden Beitrag soll einiges aus der Geschichte der im Volksmund als „Windbergloks" oder „Kreuzspinnen" bezeichneten Triebfahrzeuge berichtet werden.
Weit über die Grenzen Sachsens war den Eisenbahnfachleuten die ursprünglich zur Steinkohleabfuhr und später auch dem Ausflugsverkehr dienende normalspurige „Secundärbahn" vom heutigen Freital-Birkigt nach Possendorf aufgrund ihrer starken Steigungen und Krümmungen bekannt.
1890 und 1891 lieferte die Sächsiche Maschinenfabrik, vorm. R. Hartmann, in Chemnitz zwei Probelokomotiven der Bauart Meyer mit je 2 Triebgestellen. Wenig später wurden im übrigen nach diesen Maschinen die B'Bn4vt-Loks der Gattung IVk für die 750mm-spurigen Schmalspurbahn Sachsens entwickelt. Obwohl bei den zwei Regelspurloks sichtbare Mängel in der Art auftraten, daß beim Anfahren Schleudererscheinungen und bei hoher Beanspruchung mangelnder Dampfdruck keine Seltenheit waren, entschloß sich die Sächsiche Staatsbahn weitere Lokomotiven dieser Gattung nachbauen zu lassen. In den Jahren von 1910 bis 1915 fertigte die bereits erwähnte Fabrik 16 derartige Lokomotiven, wobei man versuchte, die genannten Unzulänglichkeiten weitestgehend zu beseitigen. Bis auf eine Ausnahme kamen alle Lokomotiven auf der als Windberg- oder sächsiche Semmeringbahn bezeichneten Strecke zum Einsatz. Die andere Lok ist an die Oberhohndorfer Kohlebahn geliefert worden, welche am 1. Januar 1940 verstaatlicht und von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde.
Auf der kurvenreichen Windbergbahn mit Krümmungshalbmessern bis 85 (!) m und Maximalsteigungen von 25 $^0/_{00}$ mußten insbesondere bei der Beförderung von schweren Güterzügen zwei Maschinen eingesetzt werden, da auch die Zugkraft der weiterentwickelten Vierzylinder-Verbund-Maschinen nicht ausreichte.
Es war für Eisenbahninteressierte immer ein unvergeßliches Erlebnis, doppelbespannte Güterzüge mit diesen Lokomotiven, 350 t hinter sich schleppend und den charakteristischen grellen Pfiffen und Dampfstößen aus 8 Zylindern, zu erleben. Nur wenige Fotos dokumentieren uns heute jenen einmaligen Eisenbahnbetrieb. Vor den 1907 eingeführten Personenzügen, die ab 1912 mit den extra für diese Bahn gebauten Windbergwagen verkehrten, bewährten sich die Lokomotiven ausgezeichnet.
Von den 18 „Kreuzspinnen" sind einige kaum älter als 20 Jahre geworden. Interessanterweise wurden verschiedene Loks an andere Bahnbetriebswerke außerhalb Sachsens abgegeben. So waren in den 30er Jahren die 98 007 und 008 beim Bw Hof, die 98 005, 006 und 015 in Bautzen. Die Lokomotiven 98 002 und 98 005 rangierten etwa 10 Jahre in Hilbersdorf. Während des zweiten Weltkrieges war je eine Windberglok in den Bahnbetriebswerken Aussig, Saalfeld, Arnstadt, Döbeln und Gera kurzzeitig eingesetzt. Vor 1940 wurde bereits die 98 015 ausgemustert. Als Ersatz wurde dann im Jahre 1942 die Lok der Oberhohndorfer Kohlebahn ebenfalls als 98 015 bezeichnet. Die restlichen Maschinen unterstanden bis 1932 dem Bw Dresden-Pieschen, anschließend erfolgte die Betreuung durch das Bw Dresden-Friedrichstadt. In den letzten Kriegsmonaten wurden große Teile dieses Bahnbetriebswerkes, darunter auch die Lokomotiven 98 006 und 98 009, während eines Luftangriffes beschädigt. Sie wurden jedoch nach dem Kriege wieder aufgearbeitet und zusammen mit den anderen Windbergloks dem Bw Dresden-Altstadt zugeteilt. Hier standen die 98er an Reparatur- und Auswaschtagen zwischen Maschinen der BR 18^0 und 19^0 oder neben der P 10 und dem berühmten „Rollwagen".
Nach Einstellung des Personenverkehrs im Jahre 1957 auf der Windbergbahn folgte später eine Streckenkürzung. Der Einsatz der Lokomotiven der BR V 60 (jetzt 106) verdrängte die „Kreuzspinnen" in untergeordnete Dienste. Die Loks



Bild 1 Typischer Zug der Windbergbahn bei Potschappel in den 30er Jahren. Man beachte auch das dreiflügelige Formsignal.
Foto: Sammlung Scheffler



Bild 2 Lok 98 006 nach einem Bombenangriff im Bw Dresden-Friedrichstadt
Foto: Bildstelle der Rbd Dresden

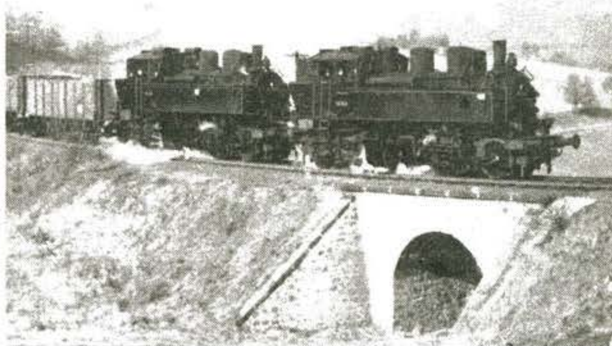


Bild 3 Lokomotiven 98 006 und 98 001 bei Dresden-Gittersee im Jahre 1961
Foto: G. Meyer, Aue

98 001, 98 002 und 98 012 rangierten dann in Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt und Freital-Potschappel. Lediglich die beiden Maschinen 98 009 und 98 015 waren auf ihrer Stammstrecke ab und zu im Ersatzdienst eingesetzt; ihre Ausmusterung erfolgte Mitte der sechziger Jahre. Nach der Abstellung in Dresden-Altstadt bzw. Freital-Hainsberg wurden sie nach Halle überführt und durch das dortige Raw im Dezember 1966 bzw. Januar 1967 zerlegt. Erhalten blieben zunächst die Lokomotiven 98 001 und 98 009. Letztere ist im Jahre 1970 nach erfolglosen Verkaufsverhandlungen zerlegt worden.

Die „Windberglok" 98 001 wurde jedoch aufbewahrt, gehört heute zum Museumspark des Verkehrsmuseums Dresden und repräsentiert somit einen Außenseiter der sächsischen Lokomotivgeschichte.

Quellenangaben

(1) Eisenbahnen in Sachsen (Bufe)
(2) Archiv G. Meyer, Aue
(3) Archiv des Autors

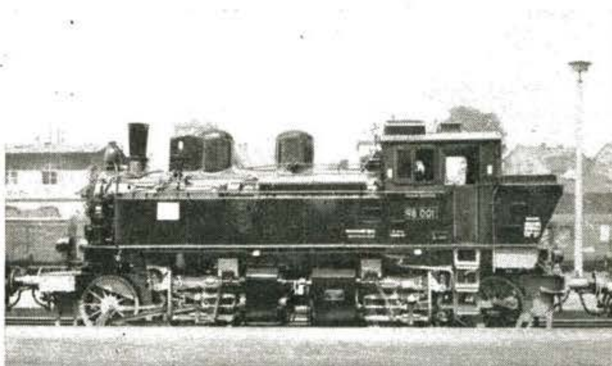


Bild 4 Museumslok 98 001 während der ersten Fahrzeugschau des Verkehrsmuseums auf dem Bahnhof Radebeul Ost im Jahre 1968
Foto: Wünschmann

Sä. ITV — (98°) — L. 44.15

Nr. b. d. Sächs. Stb.	DRG/DR-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Einsatzbereiche (Bw) vgl. Text	Ausmusterung	Zerlegung
1394	98 001	Hartmann	1910	3377	Dresden-Pieschen, Dresden-Friedrichst., Dresden-Altstadt	1965 „Z"	1968 Museum
1395	98 002	Hartmann	1910	3378	Dresden-Friedrichstadt, Hilbersd., Dresden-Altstadt	1966 „Z"	1967 +
1396	98 003	Hartmann	1910	3379	Dresden-Pieschen	1932 „Z"	1934 +
1397	98 004	Hartmann	1910	3380	Dresden-Friedrichstadt	um 1940 „Z"	...
1390	98 005	Hartmann	1910	3415	Dresden-Pieschen, Bautzen, Hilbersdorf, Döbeln u. a.	1966 „Z"	1967 +
1391	98 006	Hartmann	1910	3416	Dresden-Pieschen, Bautzen, Dresden-Friedrichst., Dresd.-Altstadt	1962 „Z"	1963 +
1392	98 007	Hartmann	1910	3417	Dresden-Pieschen	1930 „Z"	1931 +
1393	98 008	Hartmann	1910	3418	Dresden-Friedrichst., Hilbersdorf, Hof	1932 „Z"	1933 +
1386	98 009	Hartmann	1911	3678	Dresden-Friedrichst., Dresden-Altstadt	1967 „Z"	1970 +
1387[1)]	98 010	Hartmann	1911	3679	Dresden-Pieschen, Dresden-Friedrichst.	?	1945 nicht mehr im Bestand
1388[1)]	98 011	Hartmann	1911	3680	Dresden-Friedrichst., Dresden-Altstadt	1962 „Z"	1963 +
1381	98 012	Hartmann	1914	3761	Dresden-Pieschen, Dresden-Friedrichst., Dresden-Altstadt	1966 „Z"	1967 +
1382	98 013	Hartmann	1914	3762	Dresden-Friedrichstadt	?	1942 nicht mehr im Bestand
1383	98 014	Hartmann	1914	3763	Dresden-Friedrichstadt (Dresden-Altstadt)	1966 „Z"	1967 +
1385	98 015	Hartmann	1914	3765	Dresden-Pieschen	1932 „Z"	1933 +
—[2)]	98 015[II]	Hartmann	1910	3704	1942 n. Dresden-Friedrichstadt, Aussig, Bautzen, Dresden-Altst.	1966 „Z"	1967 +

1) Loks erst ab 1913 im Einsatz
2) ex. Oberhohndorfer Kohlebahn
Die 1890 und 1891 gebauten Loks wurden um 1915 ausgemustert.

7.1. Einstellen der Weichen

Um ein gleichzeitiges Umstellen, nur der Weichen, die in der Fahrstraße liegen, zu erreichen, nutzt man ein Diodennetzwerk (Diodenmatrix). Günstig ist dabei für einen Bahnhof zwei Netzwerke aufzustellen und zwar eins für den linken und eins für den rechten Bahnhofsteil.
Man geht dabei wie folgt vor: Auf einem Blatt werden als waagerechte Linien die Zugfahrstraßen eingetragen. (Für den linken Teil des Bf. Bruchstädt sind es die Fahrstraßen Nr. 1 bis 8). Senkrecht dazu werden die Weichenstelleitungen eingetragen und zwar für jede Weiche eine Plus- und Minusstelleitung. (Für unser Beispiel sind es die Weichen 1 bis 10, wobei jedoch für die Weichen 8, 9 und 10, wie aus dem Verschlußplan ersichtlich, nur je eine Stelleitung nötig ist.) Danach werden die Zugfahrstraßen mit den Weichenstelleitungen durch einen Schrägstrich verbunden, und zwar der Weichen, die in der jeweiligen Fahrstraße liegen.
Zeigt das Netzwerk nun, daß eine Stelleitung mit mehreren Fahrstraßen verbunden ist, so sind in diese schrägen Striche Diodensymbole einzuzeichnen. Damit steht das geforderte Diodennetzwerk (s. z. B. Bild 6.60.).
Beim Diodennetzwerk wird das Richt- bzw. Schalterverhalten der Halbleiterdioden, den Strom nur in einer Richtung durchzulassen, in der anderen dagegen zu sperren, ausgenutzt. Die Weichen können dabei mit Gleich- oder Wechselstrom gestellt werden. Bei Nutzung von Wechselstrom sollte die Wechselspannung $16 \cdot \sqrt{2}$ V betragen, um ein sicheres Schalten der Weichen zu gewährleisten. Die Dioden müssen folgenden Forderungen entsprechen: Sperrspannung und Nenndurchlaßstrom der Diode $\geqq$ max. Schaltspannung und max. Schaltstrom der Weiche. Im allgemeinen genügen die 1A Basteldioden aus Halbleiterbastlerbeutel 4/5.

7.2. Schaltung von Lichtsignalen

Soll ein Lichtsignal mehrere Signale zeigen, dann empfiehlt sich für seine Schaltung ebenfalls ein Diodennetzwerk.
Aus der Signaltabelle (Bild 6.58.) ersieht man, daß das Lichthauptsignal 7 die Signale Hl 1, Hl 10, Hl 12a und Hl 13 signalisieren soll und somit eine grüne, eine rote und zwei gelbe Lampen haben muß, die jeweils nur Dauerlicht zeigen. Das zugehörige Lichtvorsignal V 7 soll die Signale Hl 1, Hl 7 und Hl 10 zeigen. Es muß damit eine grüne Lampe für Dauerlicht und eine gelbe Lampe, die sowohl Dauer- als auch Blinklicht zeigen kann, haben.
Das Lichtvorsignal wird mit dem Lichthauptsignal elektrisch gekoppelt geschaltet.
Die Signaltabelle zeigt, daß für die Fahrstraßen 7/1-(13), 7/6-(11) und 7/7-(9) das Lichtvorsignal stets Hl 7 und das Lichthauptsignal stets Hl 12a zeigt. Diese drei Fahrstraßen werden deshalb im Netzwerk zusammengefaßt und durch zwei waagerechte Linien (vollausgezogen für Dauer- und gestrichelt für Blinklicht) dargestellt. Als senkrechte Linien werden in das Netzwerk die Lampenzuleitungen eingezeichnet. Bild 6.61. zeigt das fertige Netzwerk. Würde man für die Schaltung dieser Signale anstelle eines Diodennetzwerkes (= 6 Dioden) eine Relaisschaltung nutzen, benötigt man mindestens 4 Relais mit diversen Öffnern und Schließern. Damit erweist sich auch der ökonomische Vorteil des Netzwerkes.

Auf diese Schaltungen und ihre Anwendungsmöglichkeiten wird in späteren Abschnitten näher eingegangen.
Das derzeitige Angebot, was in Zukunft bestimmt noch ergänzt wird, gestattet also eine Vielzahl von Schaltungen billig aufzubauen.
Weiterhin können dem Anfänger unter den Amateuren die vom KONSUM-Elektronik-Versand Wermsdorf zusammengestellten Bauelemente-Bastlerbeutel empfohlen werden. Der Materialwert der in diesen Beuteln enthaltenen Bauelemente liegt weit über ihrem Verkaufspreis.

6.9. Bezugsquellen für Bauelemente

Um das Beschaffen von Bauelementen zu erleichtern, möchten wir unter diesem Punkt die Anschriften von Fachgeschäften des VEB Industrievertrieb Rundfunk und Fersehen „RFT-AMATEUR" veröffentlichen.

2500 Rostock, Steinstraße
2700 Schwerin, Wilhelm-Pieck-Straße
1500 Potsdam, Friedrich-Ebert-Straße
7500 Cottbus, Markt-Straße
3018 Magdeburg, Lübecker Straße
4020 Halle, Clement-Gottwald-Straße
5010 Erfurt, Hermann-Jahn-Straße
8010 Dresden, Ernst-Thälmann-Straße
7010 Leipzig, Grimmaische Straße
9010 Karl-Marx-Stadt, Straße der Nationen
1058 Berlin, Kastanienallee
1034 Berlin, Warschauer Straße

Weiterhin sei für die Amateure im Raum Dresden auf die Firma „RADIOQUELLE" 8010 Dresden, Schweriner Straße, im Raum Dessau auf die Firma „RADIO-SANDER" (Dessau, Johannisstraße) und im Raum Rostock auf den HO-Bastlerfreund Rostock Margaretenplatz verwiesen, die ein reichhaltiges Angebot an Bauelementen führen. Einen guten Ruf bei den Amateuren hat der KONSUM-ELEKTRONIK-VERSAND 7264 Wermsdorf, Clara-Zetkin-Straße 21, an den sich alle wenden können, die keine Möglichkeit haben, die oben genannten Verkaufsstellen aufzusuchen.
Die Bestellungen an diese Verkaufsstelle sollten in doppelter Ausfertigung eingesandt werden. Erhält der Kunde nach 3 Monaten keine Ware, so ist sie vergriffen und die Bestellung gilt als erledigt. Um den Kollegen dieser Verkaufsstelle die Arbeit zu erleichtern, sollte man stets eine Ersatzbestellung mit angeben und auf solche Forderungen wie, „nur liefern bei kompletter Erledigung der Bestelliste" verzichten.

7. Elektronische Schaltungen/Bausteine

Im nachfolgenden Abschnitt sollen elektronische Schaltungen/Bausteine vorgestellt werden, wie sie bei der Modelleisenbahn für die Fahrstraßenschaltung/-sicherung genutzt werden können. Zum leichteren Verständnis wird die Anwendung der Schaltungen/Bausteine an einem vorgegebenen Beispiel gezeigt und erläutert.
Bild 6.56. zeigt die Strecke Harmsruhe — Bergerswalde. Sie ist von Harmsruhe über den

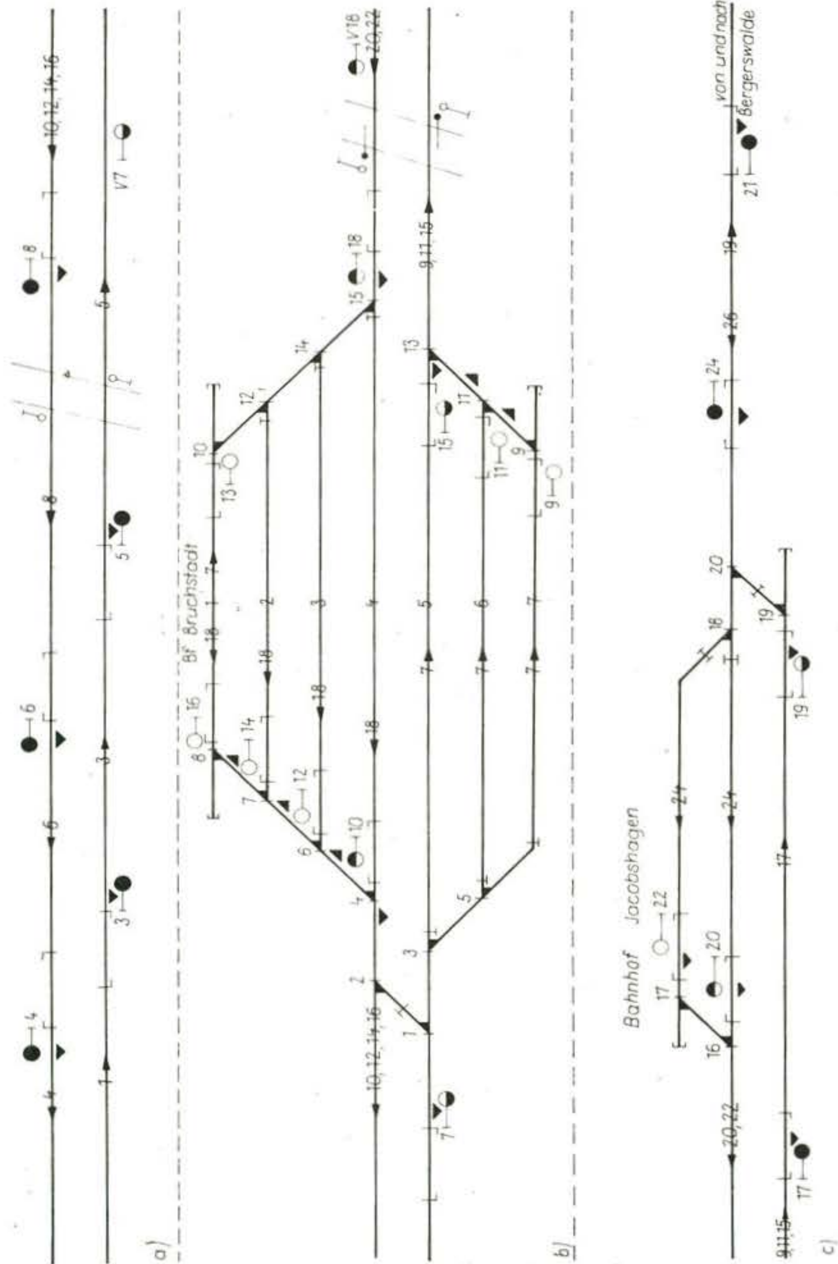


Bild 6.56. Gleisplan Strecke Harmsruhe—Bergerswalde

Nach Ausfüllung gibt die Tabelle einen Überblick für wieviel Signalbezeichnungen der Signalschirm des betreffenden Signals konstruktiv ausgelegt sein muß und wie es elektrisch zu schalten ist.

Die erarbeiteten Dokumente, Verschlußplan und Signaltabelle, sagen aus, eine Zugfahrt in, aus bzw. durch den Bahnhof Bruchstädt kann nur stattfinden, wenn

— die Weichen die der Fahrstraße entsprechende Stellung eingenommen haben;
— die Gleisabschnitte der Fahrstraße frei von anderen Fahrzeugen sind;
— der Ausschluß feindlicher Fahrstraßen gewährleistet ist;
— eventuell in der Fahrstraße liegende Wegübergangssicherungsanlagen (Schranken, Haltlichtanlage) eingeschaltet sind;
— die Lichtsignale, die für die eingestellte Fahrstraße entsprechenden Signale zeigen.

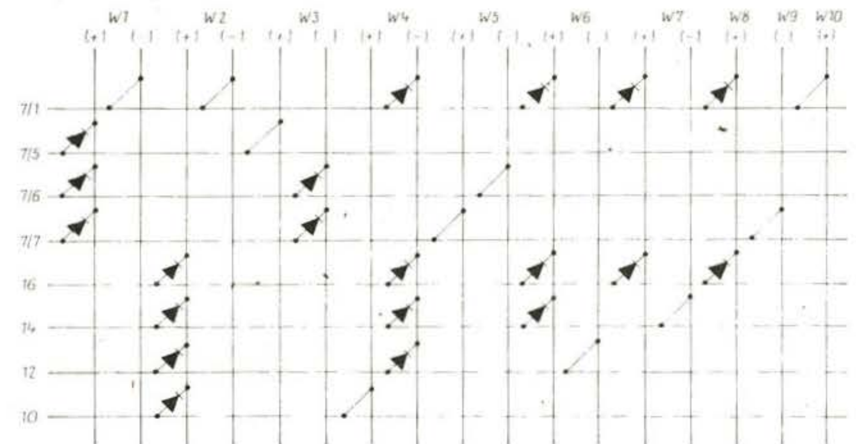
Das Einstellen einer Fahrstraße geschieht durch gleichzeitiges manuelles Bedienen der Start- und Zieltaste im Gleisbildstellpult (Bild 6.59.).

Auf diesen Bedienungsvorgang erfolgen automatisch das Einstellen der Weichen, das Überprüfen, ob die Weichen die eingestellte Stellung eingenommen haben und ob die Gleisabschnitte und Weichen frei von Fahrzeugen sind, das Herstellen des Ausschlusses feindlicher Fahrstraßen, das Schließen bzw. Einschalten eventuell vorhandener Wegübergangssicherungsanlagen und die Überprüfung ihrer Funktionstüchtigkeit.

Erfolgen alle Einstellvorgänge ordnungsgemäß und zeigen die Überprüfungen ein positives Ergebnis, stellen sich die Signale auf Fahrt und die Zugfahrt kann stattfinden.

Erfolgt einer der Einstellungsvorgänge aus irgendwelchen Ursachen nicht ordnungsgemäß bzw. ist eine der Überprüfungen negativ, lassen sich die Signale nicht auf Fahrt stellen und verhindern die Durchführung der Zugfahrt.

Bild 6.60. Diodennetzwerk zum Weichenstellen für Einfahrten von und Ausfahrten nach links



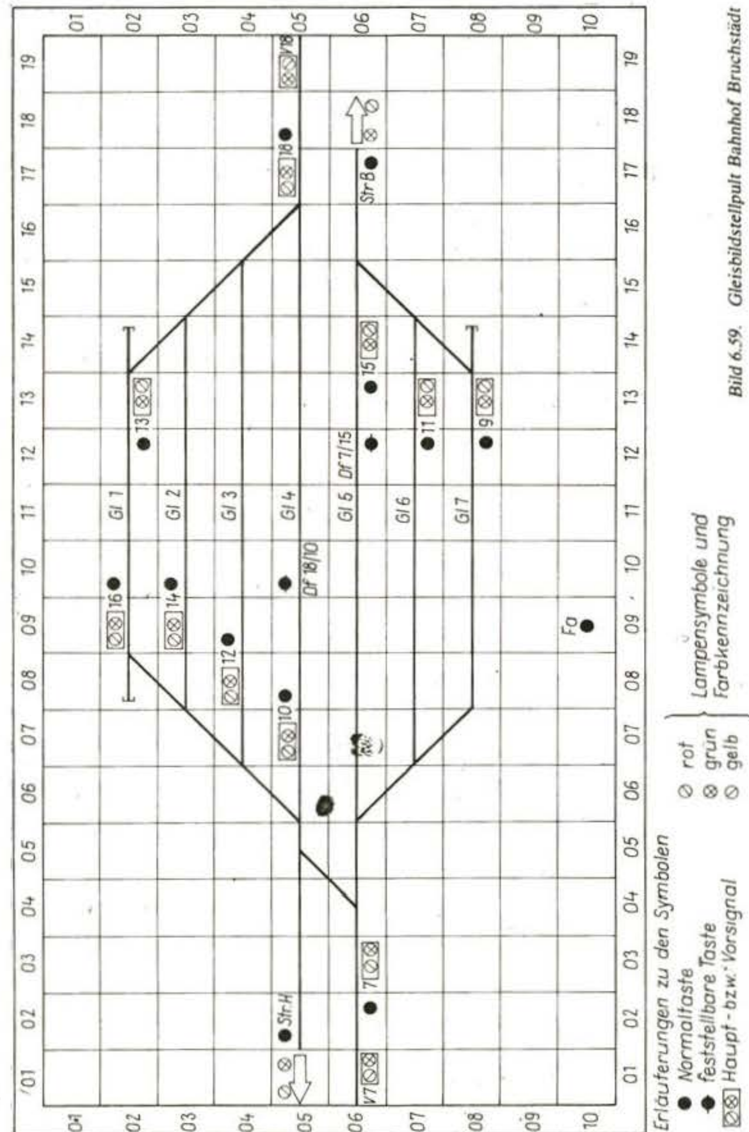


Bild 6.59. Gleisbildstellpult Bahnhof Bruchstädt

Bahnhof Bruchstädt führend bis Jacobshagen als eine zweigleisige und weiter bis Bergerswalde als eingleisige Hauptbahn ausgeführt. Der Ausbau des Streckenabschnittes Jacobshagen—Bergerswalde zur zweigleisigen Strecke ist vorgesehen.
Der Bahnhof Bruchstädt ist ein mittlerer Bahnhof, der nur dem Personenverkehr von und nach Harmsruhe bzw. Bergerswalde dient. Zur Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecke ist sie mit „automatischem" Streckenblock und Lichtsignalen ausgerüstet. Um den Aufwand an Schalt- und Sicherungsmitteln in Grenzen zu halten, wird für den Bahnhof Bruchstädt festgelegt:

1. Durchfahrten erfolgen nur auf den Gleisen 4 und 5 und zwar
   — auf Gleis 4 von rechts nach links
   — auf Gleis 5 von links nach rechts
2. Einfahrten von links erfolgen in die Gleise 1, 5, 6 und 7
3. Ausfahrten nach links erfolgen aus den Gleisen 1, 2, 3 und 4
4. Einfahrten von rechts erfolgen in die Gleise 1, 2, 3 und 4
5. Ausfahrten nach rechts erfolgen aus den Gleisen 6, 5 und 7
6. Das Gleis 1 wird vorwiegend für eine Triebwageneinheit genutzt, die außerhalb des Berufsverkehrs den Verkehr von und nach der größeren Stadt Harmsruhe bedient.
7. Rangierfahrten sind im Bahnhof nicht vorgesehen.

Die Lichtsignale signalisieren nur die Geschwindigkeiten 0 km/h, 40 km/h und Vmax. Damit entfällt ihre Ausrüstung mit Lichtstreifen. Auf der Grundlage oben getroffener Festlegungen ergibt sich für den Bahnhof Bruchstädt folgender vereinfachter Verschlußplan (s. Bild 6.57).
Der vereinfachte Verschlußplan enthält von links nach rechts das Fahrtenverzeichnis (Zugfahrstraßen), die Stelltasten, die Fahrstraßenausschlüsse, die Weichen und die Fahrstraßenauflösungen. Die zum Verschlußplan gehörende Signaltabelle wird als Einzeltabelle angefertigt.
In den Verschlußplan werden von oben nach unten eingetragen, bei Verlauf der Kilometrierung von links nach rechts, wie sie für unseren Streckenplan gewählt wurde:

— Einfahrt von links
— Ausfahrt nach links
— Ausfahrt nach rechts
— Einfahrt von rechts
— Durchfahrten

Die Bezeichnung der Zugfahrstraßen erfolgt bei Ausfahrten mit dem Buchstaben bzw. der Nummer des Hauptsignals, an dem die Zugfahrstraße beginnt. Bei Einfahrten wird dazu noch, getrennt durch einen Schrägstrich, die Gleisnummer hinzugesetzt. Durchfahrten erhalten keine Bezeichnung.
Der Verschlußplanteil „Stelltasten" enthält die Start- und Zieltasten für die Zugfahrten sowie die Durchfahrtasten.
Starttasten sind in der Regel Signaltasten, Zieltasten können Strecken-, Gleis- oder Signaltasten sein.
Für den Bahnhof Bruchstädt sind als Starttasten die Signaltasten eingetragen, an denen die Zugfahrstraßen beginnen.
Zieltasten sind bei Einfahrten die Signaltasten, an denen die Zugfahrstraße endet und bei Ausfahrten die Streckentasten, in deren Richtung die Zugfahrt durchgeführt wird.
Die Rubrik Fahrstraßenausschlüsse zeigt durch einen senkrechten Strich die Fahrstraße an,

Reihe	Zugfahrstraßen	Fahrten	Stelltasten Zugfahrten Start-taste	Stelltasten Zugfahrten Ziel-taste	Stelltasten Durchfahrtaste	Fahrstraßenauflösung
1	7/1	von Harmsruhe nach Gleis 1	7	13		T
2	7/5	von Harmsruhe nach Gleis 5	7	15		T
3	7/6	von Harmsruhe nach Gleis 6	7	11		T
4	7/7	von Harmsruhe nach Gleis 7	7	9		T
5	16	von Gleis 1 nach Harmsruhe	16	Str. H		▶
6	14	von Gleis 2 nach Harmsruhe	14	Str. H		▶
7	12	von Gleis 3 nach Harmsruhe	12	Str. H		▶
8	10	von Gleis 4 nach Harmsruhe	10	Str. H.		▶
9	15	von Gleis 5 nach Bergerswalde	15	Str. B.		▶
10	11	von Gleis 6 nach Bergerswalde	11	Str. B.		▶
11	9	von Gleis 7 nach Bergerswalde	9	Str. B.		▶
12	18/1	von Bergerswalde nach Gleis 1	18	16		T
13	18/2	von Bergerswalde nach Gleis 2	18	14		T
14	18/3	von Bergerswalde nach Gleis 3	18	12		T
15	18/4	von Bergerswalde nach Gleis 4	18	10		T
16		Durchfahrt Gleis 5			Gleis 5	▶
17		Durchfahrt Gleis 4			Gleis 4	▶

Fahrstraßenausschlüsse

Reihe	1 (7/1)	2 (7/5)	3 (7/6)	4 (7/7)	5 (16)	6 (14)	7 (12)	8 (10)	9 (15)	10 (11)	11 (9)	12 (18/1)	13 (18/2)	14 (18/3)	15 (18/4)	16	17
1	−	|	|	|	|	|	|	|								|	|
2	|	−	|	|					|							|	
3	|	|	−	|					|							|	
4	|	|	|	−					|							|	
5	|				−	|	|	|									|
6	|				|	−	|	|									|
7	|				|	|	−	|									|
8	|				|	|	|	−									|
9									−	|	|					|	
10									|	−	|					|	
11									|	|	−					|	
12												−	|	|	|		|
13												|	−	|	|		|
14												|	|	−	|		|
15												|	|	|	−		|
16	|	|	|	|							|	|	|			−	
17	|				|	|	|	|				|	|	|	|		−

Weichen

Reihe	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	−	−		−		+	+	−		+					
2	+		+												
3	+		−		−										
4	+		−		+				+						
5		+		−		+	+	−							
6		+		−		+	−								
7		+		−		−									
8		+		+											
9													+		
10											−		−		
11									−		+		−		
12								+		−		+		+	−
13												−		+	−
14														−	−
15															+
16	+		+										+		
17		+		+											+

Bild 6.57. Verschlußplan Bahnhof Bruchstädt

die feindlich zur eingestellten Fahrstraße ist und die durch einen waagerechten Strich dargestellt ist. Die Rubrik Weichen enthält jeweils die Nummern der Weichen, die in der entsprechenden Fahrstraße liegen. Ein „Plus"-zeichen bedeutet dabei Weiche liegt auf geraden Strang; ein „Minus"-zeichen bedeutet Weichenstellung „Abzweig".

Die Rubrik Fahrstraßenauflösungen zeigt, welche Zugfahrstraßen durch Zugeinwirkung (dargestellt durch ein schwarz ausgefülltes Dreieck) und welche von Hand (dargestellt durch das Zeichen T) aufgelöst werden.

Die Signaltabelle, ebenfalls in vereinfachter Form (Bild 6.58.), enthält waagerecht die Bezeichnung der Signale und die Signalbegriffe bei den einzelnen Fahrstraßen. Die Signale werden richtungsweise zusammengefaßt in die Tabelle eingetragen. Bei den Signalbegriffen wird auf das Hinzufügen der Buchstabenabkürzung Hl, Ra usw. verzichtet.

Die Fahrstraßen sind von oben nach unten in derselben Reihenfolge wie im Verschlußplan eingetragen, bestehen aber im Gegensatz zu diesen aus Start- und Zielangabe. Endet eine Fahrstraße an einem „Halt"zeigendem Signal, so ist die Bezeichnung dieses Signals in Klammern gesetzt.

	Signale																
Bezeichnung	V7	7	9	11	13	15	17			V18	18	16	14	12	10	8
Fahrstraßen (7)	10	13														
7/1-(13)	7	12a			13											
7/5-(15)	1	10				13										
7/6-(11)	7	12a		13												
7/7-(9)	7	12a	13													
16-8												3a				1,10
16-(8)												12a				13
14-8													3a			1,10
14-(8)													12a			13
12-8														3a		1,10
12-(8)														12a		13
10-8															1	1,10
10-(8)															10	13
15-17						1	7,10									
15-(17)						10	13									
11-17				3a			7,10									
11-(17)				12a			13									
9-17			3a				7,10									
9-(17)			12a				13									
(18)										10	13					
18/1-(16)										7	12a	13				
18/2-(14)										7	12a		13			
18/3-(12)										7	12a			13		
18/4-(10)										1	10				13	
7/5-15	1	1				1 10	7,10 13									
18/4-10										1	1				1 10	1,10 13

Bild 6.58. Signaltabelle

Dipl.-Lehrer DETLEF SCHEIBE, Borna (Kreis Oschatz)

Welche Lokomotiven mit welchen Wagen?

Zur Problematik der Zeit-, Ort-Relationen bei Industriemodellen und Modellbahnanlagen

Vorbemerkungen

Mit der Festlegung von Eisenbahnepochen wurde der Modellbahnindustrie und dem Modelleisenbahner eine geschichtliche Übersicht gegeben, die die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens überschaubar macht. Dabei sollten innerhalb dieser Entwicklungsgeschichte bestimmte Zeiträume gefunden werden, die eine einheitliche Beschriftung an den Fahrzeugen zulassen. Außerdem sollten der Ort und das Thema einer Modellbahnanlage der gewählten Eisenbahnepoche entsprechen. Inzwischen haben sich viele Modelleisenbahner mit dieser Problematik befaßt, wie es auch im nachfolgenden Artikel des Herrn Scheibe, Borna, erkennbar wird. Eine ähnliche Zusammenfassung gab auch Herr Engler aus Oschatz.

Als Einteilungskriterien gelten weiterhin primär die gesellschaftlichen Verhältnisse, die auf deutschem Gebiet die innere Struktur und das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahn prägten, wie sie im „Modelleisenbahner" 2/76 dargestellt worden sind. Als Änderung scheint nur angebracht, die dort vorgestellten Eisenbahnepochen I und II zu einer Epoche zusammenzufassen, da sie sich in der gesellschaftlichen Grundstruktur nicht wesentlich voneinander unterscheiden.

Eisenbahnepoche Ia (1835—1885) Epoche der deutschen Eisenbahn von den Anfängen bis zur Staatsbahnzeit

Eisenbahnepoche Ib (1885—1920) Epoche der deutschen Staatseisenbahnen und des Ausbaus der Neben- und Kleinbahnen

In der Eisenbahnepoche I sollte als Richtwert die Zeit **um das Jahr 1910** gelten, in der die Eisenbahnen der deutschen Länder den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreicht hatten.

Eisenbahnepoche II (1920—1945) Epoche der Reichseisenbahnen, der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Deutschen Reichsbahn während der Zeit des Faschismus

In der Eisenbahnepoche II kann als Richtwert die Zeit **um das Jahr 1930** gelten, in der die großen Vereinheitlichungen im Lokomotiv-Wagen- und Oberbau stattfanden.

Eisenbahnepoche III (ab 1945) Epoche der in Volkseigentum übergegangenen Deutschen Reichsbahn (DR) auf dem Gebiet der ehemaligen SBZ, der heutigen DDR

Die weitere Untergliederung in Perioden, die für den historisch interessierten Modelleisenbahner gedacht ist, soll hier nicht noch einmal aufgeführt werden. Sie ist im o. a. Heft nachzulesen. Es soll an dieser Stelle nochmals betont werden, daß die angegebenen Jahre vor allem der Modellbahnindustrie die Möglichkeit bieten, im äußeren Erscheinungsbild relativ typenreine Züge, mit entsprechendem Zubehör dem Modelleisenbahner zur Verfügung zu stellen. Nur dann könnte das „In-Eisenbahnepochen-Denken" bei der Gestaltung einer Modellbahnanlage weitere Verbreitung finden. **Günter Barthel**

Was bei Gestaltung einer Anlage zu berücksichtigen ist

Ich betreibe selbst eine Modellbahnanlage und sammle auch Industriemodelle. So kann ich die Bemühungen verschiedener Modellbahnfreunde — vor allem des Herrn Barthel — um die Durchsetzung der richtigen Anwendung und Beachtung der Zeit-Ort-Relationen bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen nur begrüßen und unterstützen. Wie die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner" mit der von ihr initiierten Diskussion zu diesem Thema zeigt, ist unsere Modellbahnindustrie noch davon entfernt, in Katalogen und auf Verkaufspackungen orientierende Informationen zum stilgerechten Einsatz der Industriemodelle zu geben. Deshalb wurden von mir die folgenden Thesen und Tafeln zunächst nur zur Selbstverständigung erarbeitet. Die Veröffentlichung, so hoffe ich, wird den Modellbahnfreunden ein weiteres Hilfsmittel sein.

(Anmerkung der Redaktion: Die zum Beitrag gehörenden Tafeln werden aus Platzgründen im nächsten Heft veröffentlicht).

Exakte Einordnung hat Vorteile

Die Notwendigkeit gründlicher Studien des gewählten Motivs sowie der damit verbundenen zeitlichen und örtlichen Gegebenheiten (Fahrzeugtypen, Beschriftungen, Hochbauten usw.) wurde für die Schaffung einer Modellbahnanlage als Widerspiegelung des Betriebsgeschehens der Eisenbahn zu einer bestimmten Zeit und in einem bestimmten geographischen Gebiet in /1/, /2/, /3/, /4/ und /5/ hinreichend begründet. Gerade die Beschlüsse des IX. Parteitages der SED und des VIII. Pädagogischen Kongresses fordern die stärkere Ausprägung des Geschichtsbewußtseins der Arbeiterklasse bei unserer Jugend. Dies kann eben auch durch die exakte Einordnung der Modellbahnanlage in die betreffenden Zeit-Ort-Relationen erreicht werden.

Bei der Konzipierung einer Modellbahnanlage sollten nach der Wahl des Hauptmotivs folgende Fragen gestellt werden:

— Was war oder ist im nachzugestaltenden Zeitabschnitt und im betreffenden geographischen Raum für das Betriebsgeschehen der Eisenbahn typisch und was nicht?

— Was gab es noch, nicht mehr, schon oder noch nicht?

Für Modelleisenbahner, die nur Industriemodelle verwenden wollen oder können, bietet das zum Beitrag gehörende Tabellenwerk eine Möglichkeit, sich über Einsatzzeit und Einsatzorte der bisher produzierten Industriefabrikate grob zu informieren. Nun besteht aber die Dialektik geschichtlicher Prozesse darin, daß der Übergang von einer Eisenbahnepoche oder Periode zu anderen sich fließend vollzieht. Daher sind noch typische Elemente der vergangenen Etappe zeitweilig neben denen des neuen historischen Abschnitts zu finden. Ebenso bilden sich in dem einen historischen Entwicklungsabschnitt schon Wesensmerkmale des folgenden heraus. So ist die Existenz der Dampflokomotiven bei der DR zu Beginn der 80er Jahre nicht mehr typisch für das Betriebsgeschehen, die Existenz einer neuen Reisezugwagengeneration (Typ Z) noch nicht charakteristisch. Trotzdem birgt dieses zeitweilige Nebeneinanderbestehen das Kolorit der geschichtlichen Entwicklung in sich.

Ein Blick auf die Sonderzugfahrten der Jahre 1978 /7/ und 1979 /8/ offenbart gleich eine Menge für das Ende der siebziger Jahre untypischer Zugkompositionen:

— 02 0201-0 mit 2achsigem Kühlwagen, MITROPA-Schlaf-

wagen vom Typ Y, Speisewagen WR4Ü (Baujahr 1939) und zwei Wagen des ehemaligen „Orient-Express" auf der Strecke Belzig—Meinsdorf (1978);
- 35 1097-1 mit Reko-Wagen der Gattung Bage und Baage im Berliner Raum (1978);
- 65 1057 mit Wagen der Gattung Bghwe zwischen Bautzen und Hoyerswerda/Kamenz oder
- 38 205 (mit alter Nummer) und Zug aus Wagen der Gattung Büme (mit 12stelliger Wagennummer/1979).

Natürlich sind das einmalige oder seltene Ereignisse. Typisch an ihnen ist aber, daß unser Staat große Mittel für die Pflege von Traditionen und die Erhaltung technischer Denkmale aufwendet. Und gerade das wäre eine Möglichkeit, Fahrzeugmodelle einer vergangenen Eisenbahnepoche oder Periode zur Nachgestaltung einer solchen Sonderzugfahrt vorbildgerecht (und propagandistisch wirksam) einzusetzen.

Ein Verzicht wäre ein Gewinn

Ein ernsthaftes Problem stellen jene Fahrzeugmodelle dar, die von der Modellbahnindustrie zwar produziert und angeboten werden, jedoch kaum auf unseren Modellbahnanlagen zum Einsatz kommen sollten. Dazu zählen die BR 66 /6/ und die E 69. Die E 69 05 verkehrt noch heute auf der DB-Strecke Murnau—Oberammergau und verblieb demzufolge nach 1945 auf dem Gebiet der heutigen BRD.
Der zweiteilige Dieseltriebzug vom EBM Zwickau (Katalog-Nr.: 190/M14/4) ist nicht das, was er eigentlich darstellen soll. Mit dem Vorbild, dem SVT 137 149-152 u. SVT 137 224-232 Bauart „Hamburg", stimmen weder das Gehäuse noch dessen Beschriftung überein /9/, da die Gehäuse des vorbildgerechten SVT 137 154 (Bauart „Leipzig") Verwendung fanden. Vielleicht könnten unter Einbeziehung der Technischen Kommission des DMV der DDR Überlegungen angestellt werden, dieses Gehäuse der Bauart „Hamburg" anzupassen oder ein neues des VT 137 288—295, jetzt 184,0, Bauart „Ruhr" zu entwerfen. Dieser Triebwagen war noch Mitte der siebziger Jahre als D 587 (Bln.-Schöneweide—Hoyerswerda—Bautzen—Neukirch) im Einsatz. Abschließend sei noch erwähnt, daß es vom 173.002 ex VT 4.12 (Katalog-Nr.: N 5/4105) nur ein einziges Fahrzeug gibt und es vorbildwidrig wäre, ihm einen Steuerwagen beizustellen.

Triebfahrzeuge

Die Modelltriebfahrzeuge werden in allen drei Nenngrößen — H0 — TT — N — mit Betriebsnummern angeboten, die verschiedenen Eisenbahnepochen und Perioden zugeordnet sind. Folgende Prämissen sind beim Einsatz der Triebfahrzeuge hinsichtlich ihrer Anschriften zu beachten:

1. Wie in /2/ ausgeführt wird, trugen die Triebfahrzeuge die Betriebsnummer und Eigentumszeichen der entsprechenden deutschen Bahnverwaltung. Von 1920 bis zur Einführung des neuen Nummernsystems um 1923 verblieben die alten Anschriften mit Ausnahme der alten Eigentumskennzeichen
2. Das Nummernschema und die daraus resultierenden Anschriften der Triebfahrzeuge blieben im wesentlichen bis zur Einführung des EDV-Nummernplans erhalten.
3. Seit 1970 sind alle Triebfahrzeuge einheitlich nach dem EDV-Nummernplan /10/ bezeichnet.

Aus den Tafeln I—III geht nun hervor, daß verschiedene Triebfahrzeuge in mehreren Eisenbahnepochen und deren Perioden im Einsatz waren. Beispielsweise kann noch heute die vom VEB (K) PIKO als Modell produzierte E 44 im Zugdienst beobachtet werden, jedoch mit der EDV-Nummer 244. In umgekehrter Richtung trifft das auch auf die BR 120 vom EBM Zwickau zu, welche ja in den ersten Jahren ihres Einsatzes mit der Bezeichnung V 200 lief. Versierte Modellbahner und entsprechend ausgerüstete Arbeitsgemeinschaften können hier durch die fotografische Herstellung von Nummernschildern /11/ Abhilfe schaffen.

Reisezugwagen

Auch bei den Reisezugwagen gibt es hinsichtlich ihrer Beschriftung und ihres Einsatzes einige Besonderheiten. Bis 1924 gilt sinngemäß das gleiche wie für die Anschriften an Lokomotiven. Von der Mitte der 20er Jahre an bis 1937 bestand das Eigentumszeichen aus einem kreisförmigen Schild mit einem schwarzen Adler und der schwarzen Randinschrift „Deutsche Reichsbahn" auf weißem Grund. Es war meistens in der Fahrzeugmitte zwischen zwei Fenstern angebracht. Darüber befand sich unmittelbar unter der Dachkante die Wagennummer mit dem Heimatdirektionsbezirk in weißer Schrift auf schwarzem Grund z. B.:

31501
Magdeburg.

Die Gattungszeichen wurden bis Ende der 50er Jahre zusammen mit einigen Angaben wie Platzzahl usw. am linken Wagenende auf der Fensterleiste angeschrieben. Mit der Einführung neuer Wagennummern ab 1. Januar 1958 kam das Gattungszeichen unter die Fensterleiste. Nachdem bereits 1928 die 4. Wagenklasse aufgehoben worden war, entfiel 1956 dann die 3. Klasse. Die 12stellige Wagennummer unterhalb des Eigentumszeichens „DR" gibt es seit 1967. Mit der neugefaßten Dienstvorschrift DV 409 (Personenwagenvorschriften) von 1969 kam es zur Anwendung der international vereinheitlichten Gattungszeichen.

Güterwagen

Der Modellgüterwagenpark ist sehr umfangreich und verleitet zur freizügigen Verwendung der Modelle, zumal noch heute eine Reihe von Wagen aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg verkehren bzw. solche Arten nach dem 2. Weltkrieg fast unverändert nachgebaut worden sind. Es gibt jedoch auch Bauarten, welche erst in den 60er oder 70er Jahren beschafft wurden. Dazu zählen beispielsweise
- Maschinenkühlwagen MK 4 H0 426/101 ab 1962
- 4achsiger Flachwagen für Containertransport Rgs H0 5/6419-015, N 5/4144-01 ab 1969
- 2achsiger gedeckter Güterwagen (Glmms) Gbs TT 4150 ab 1967

Gleichermaßen wie bei den Reisezugwagen erfuhren die Anschriften der Güterwagen Veränderungen. Bis in die fünfziger Jahre hinein gab es neben der Wagennummer noch die Angabe des Heimatbezirks. Wie auch die Reisezugwagen trugen die Güterwagen von 1945 bis 1954 die Aufschrift „USSR-Zone". 1970 begann die Kennzeichnung der Güterwagen mit der 12stelligen international codierten Wagennummer. Allerdings blieben die schmalspurigen Wagen der DR bis heute von einer EDV-gerechten Umzeichnung verschont.

Modelle anderer Bahnverwaltungen

Sehr zur Freude unserer „Modellbahnnachbarn" bietet die DDR-Industrie auch einige Modelle nach Vorbildern der ČSD und MAV. Ihr Einsatz ist — soweit es sich um Wagen handelt — auf Modellbahnen mit Hauptbahn- oder Magistralcharakter nicht so problematisch. Die ČSD-Ellok ES 499.0, E 499.02 und E 499.0 (H0, TT) dürften erst mit der Fertigstellung der Streckenelektrifizierung Děčin hl. n.—Praha und der Holešovicer Verbindungsstrecke nach Praha—Libeň h.n. Mitte der achtziger Jahre im Bahnhof Děčin zu sehen sein. Die Nachbildung eines Teils des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs, wie er zwischen Bad Schandau und Děčin herrscht, ermöglicht den Einsatz einiger ČSD-Triebfahrzeuge, erfordert aber zugleich gründliche Vorstudien.

Beispiele für Reisezüge

An dieser Stelle werden einige Beispiele für Reisezugzusammenstellungen der DR in den letzten Jahren vorgestellt:
Als mit dem Winterfahrplan 1973/74 das Bw Bebra (BRD) „dampffrei" gemacht wurde, übernahmen Dieselloks der

Baureihe 130 mit Heizkesselwagen /12/ die Beförderung von internationalen Zügen zwischen Erfurt Hbf und Gerstungen. Reizvoll gestalteten sich Mitte der 70er Jahre jene Läufe des Städteschnellverkehrs D 150/157 zwischen Halle/S. Hbf und Erfurt Hbf, bei denen die planmäßige 211 Vorspann durch eine 01^2 („mit großen Ohren") oder eine 01^5 erhielt. Diese Lok befanden sich auf der Rückfahrt vom Verwiegen in der VES(M)-Halle zum Raw Meiningen.
Die Hallenser S-Bahnzüge trugen (bis ungefähr 1974/75) nicht ohne Grund den Namen „Interalliierter" Zug, denn sie bestanden aus einem Tfz der BR 242, zwei 4achsigen Reisezugwagen mit zur Wagenmitte versetzten Doppeltüren (ex SNCF + SNCB) und zwei Eilzugwagen der Gattung Büme (H0 426/43). Als Steuerwagen diente u.a. der aus einem Teil des ET 31 006 hervorgegangene Wagen mit der Nummer 50 5080-14 198-7.
Der schon erwähnte Städteschnellverkehr D 150/157 wies Mitte der 70er Jahre folgende Wagenreihung (WR) auf:
Berlin
Bghwe + ABme + Ame + Ame + ABme/Bgre+) + Bghwe + Bghwe + Bghwe + Bghwe
+)später dann WR (Bauart Halberstadt)
Im Winterfahrplan 1975/76 führte der D 639 als einer der wenigen Inland-Schnellzüge einen Schlafwagen im Kurs Stralsund—Erfurt. Dieser wurde dann mit dem D 632 Erfurt—Halle/S.—Magdeburg bis Halle/S. Hbf gebracht. Ein am Tagesschnellzug angehängter WLABme (H0 426/58, TT 3720) stellt also keine Vorbildwidrigkeit dar. Der im Kurs Meiningen—Erfurt—Leipzig—Berlin verkehrende Schlafwagen wurde im Winterfahrplan 1969/70 zwischen Meiningen und Erfurt einem Personenzug und erst in Erfurt dem Nachtschnellzug Eisenach—Berlin beigestellt. Gegenwärtig werden die Kurswagen des „Balt-Orient-Express" D 372 Bucuresti—Leipzig zwischen Dresden Hbf und Leipzig vom Personenzug 3720 mitgenommen.
Zwei Lok der BR 110 in Doppeltraktion konnte der Verfasser im Sommer 1972 vor einem Schnellzug auf der Strecke Erfurt—Sangerhausen beobachten. Im selben Jahr förderte eine Lok der BR 41 den D 655 Barth—Berlin—Halle/S —Sangerhausen—Erfurt auf demselben Streckenabschnitt. Anfang der 70er Jahre konnte man in den Morgenstunden im Bahnhof Gotha eine Lok der Baureihe 130 mit einem vierachsigen Postwagen beobachten — auch das gibt's!

Gleisanlagen

Die Planung und Gestatung der Gleisanlage auf der Modellbahnanlage verlangt ebenfalls die Beachtung der Zeit-Ort-Relationen. So reizvoll und platzsparend die massierte Anwendung doppelter Gleisverbindungen und doppelter Kreuzungsweichen auch sein mag, so finden sie als aufwendige und relativ starre Teile des Oberbaus nur noch dort Verwendung, wo es unumgänglich ist. Vorhandene Gleisanlagen werden nach Möglichkeit so rekonstruiert, daß diese Konstruktionen vor allem in durchgehenden Hauptgleisen durch einfache Weichen ersetzt werden. Auf dem Berliner Außenring gibt es beispielsweise nur einfache Gleisverbindungen.

Signale

Trotz gewaltiger Anstrengungen unseres Staates und der Beschäftigten des Verkehrswesen war und ist es nicht möglich, in historisch kurzer Zeit die alten Formsignale durch Lichtsignale zu ersetzen. Auf den elektrifizierten Strecken Erfurt—Halle/S. / Leipzig, Leipzig—Dresden und Bitterfeld—Jüterbog gibt es nach wie vor beide Signalsysteme. Charakteristisch für diesen Übergangszeitraum ist die Tatsache, daß zunächst die alten Einfahrsignale durch Lichtsignale ersetzt werden und im Bahnhofsbereich die Formsignale zunächst verbleiben. Da dieser Sachverhalt zunehmend anzutreffen ist, dürfte eine Kombination alter und neuer Signaltechnik kein „Stilbruch" sein. Ein Signalkuriosum besonderer Art bot der Bahnhof Erfurt Hbf nach dem im Herbst 1975 erfolgten Umbau der Schmidtstedter Brücke. Die Bahnsteiggleise 5,5a, 6,7 hatten im Zuge der Baumaßnahmen Lichtsignale erhalten, die Bahnsteiggleise 1, 2 und 3 dagegen wurden noch über einen längeren Zeitraum durch Formhauptsignale mit „Stummelflügeln" gesichert.

Tabellenwerk

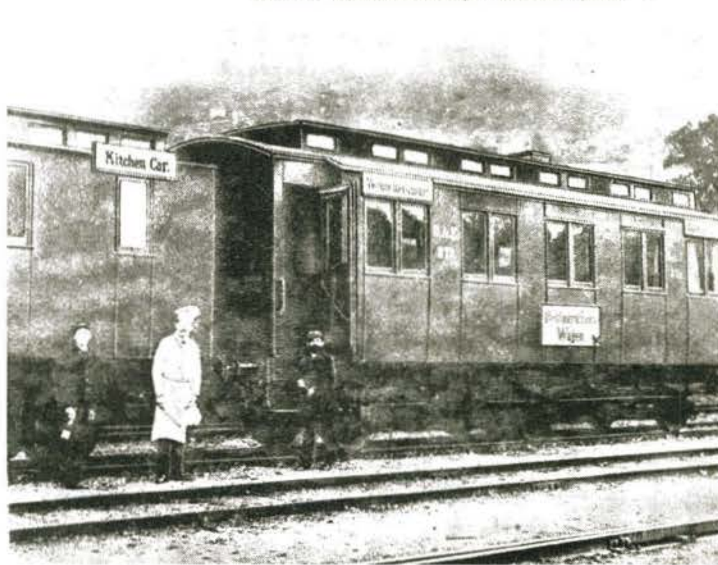
Die Angaben in den im nächsten Heft folgenden Tafeln wurden auf der Grundlage aller Jahrgänge der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", in- und ausländischer Fachliteratur sowie Betriebsunterlagen der DR zusammengestellt.

Quellenangaben

/1/ Barthel, G.: Zur Festlegung und Bedeutung von Eisenbahnepochen für den Modellbahnbau. Der Modelleisenbahner Berlin 25 (1976) 1, S. 11 ff u. 2, S. 35 ff
/2/ Barthel, G.: Zur Motivfrage im Modelleisenbahnbau — Gedanken — Überlegungen — Definitionen. Der Modelleisenbahner Berlin 22 (1973) 2, S. 31 ff.
/3/ Barthel, G.: Eisenbahnepochen und Modellbahn. Der Modelleisenbahner Berlin 26 (1977) 8, S. 225 f.
/4/ Barthel, G.: Eisenbahnepochen als Normativ für Industriefabrikate und Modellbahnanlagen. Der Modelleisenbahner Berlin 28 (1979) 5, S. 148
/5/ Barthel, G.: Eine richtige Modellbahn soll es werden. Berlin: transpress VEB Verlag f. Verkehrswesen 1977, S. 8 ... 19
/6/ Barthel, G.: Modelleisenbahner nehmen Stellung zum Thema „Eisenbahn-Epochen" Der Modelleisenbahner Berlin 29 (1980) 2, S. 39
/7/ Der Modelleisenbahner Berlin 28 (1979) 9 S. 277, 280 u. 3. Umschlagseite
/8/ Der Modelleisenbahner Berlin 29 (1980) 2 S. 37 ... 39
/9/ Vgl. dazu Zschech, Triebwagenarchiv, Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1979 S. 93 f.
/10/ Neue Kennzeichnung der Triebfahrzeuge der DR. Der Modelleisenbahner Berlin 20 (1970) 7, S. 206 f.
/11/ Knospe, G.: Wie ich Lokomotiven für die TT-Bahnen zu bauen begann. Der Modelleisenbahner Berlin 16 (1966) 7, S. 208 ff und Der Modelleisenbahner Berlin 19 (1970) S. 36
/12/ Köhler, H.: Der vierachsige Heizkesselwagen der Deutschen Reichsbahn. Der Modelleisenbahner Berlin 6 (1957) 11, S. 329

Über den ersten deutschen Speisewagen

Auf der Strecke Bebra—Frankfurt/Main stellte ein geschäftstüchtiger Bahnhofswirt bereits im Mai 1880 in einem alten Reisezugwagen Tische und Stühle auf und bot den Reisenden Speisen und Getränke an, die auf Unterwegsbahnhöfen „an Bord genommen" worden sind. Damit war der erste deutsche Speisewagen entstanden, in dem allerdings noch nicht gekocht werden konnte. Später wurde dann ein leerer Güterwagen als Küche umgebaut und dem Speisewagen beigestellt.
U. B. z. den ersten deutschen Speisewagen.
Text und Reprobeschaffung: H. Bartsch, Berlin



GERALD WOHLFAHRT, Erfurt

Bauanleitung für einen Geisterwagen in H0

Der Geisterwagen wurde früher zum Antrieb kleinerer Modelle verwendet. Da es gegenwärtig keine kleinen Motore mehr gibt, ist auch das Fahrzeug in Vergessenheit geraten. Doch viele Modelleisenbahner möchten sich einmal „ihre" Lok bauen, haben jedoch Angst vor dem Getriebebau. Bedenkt man weiterhin, daß auf einer Modellbahnanlage ständig nur eine begrenzte Anzahl von Lokomotiven fahren können und oft am Zuge verbleiben, so bietet sich der Bau eines Geisterwagens doch direkt an. Außerdem kann man die zu bauende Lokomotive wesentlich vorbildgerechter gestalten, da auf platzfressende Antriebsteile keine Rücksicht genommen werden muß. Ähliche Überlegungen haben sicherlich seinerzeit zur Konstruktion des Triebtenders geführt, der praktisch auch eine Art Geisterwagen ist.

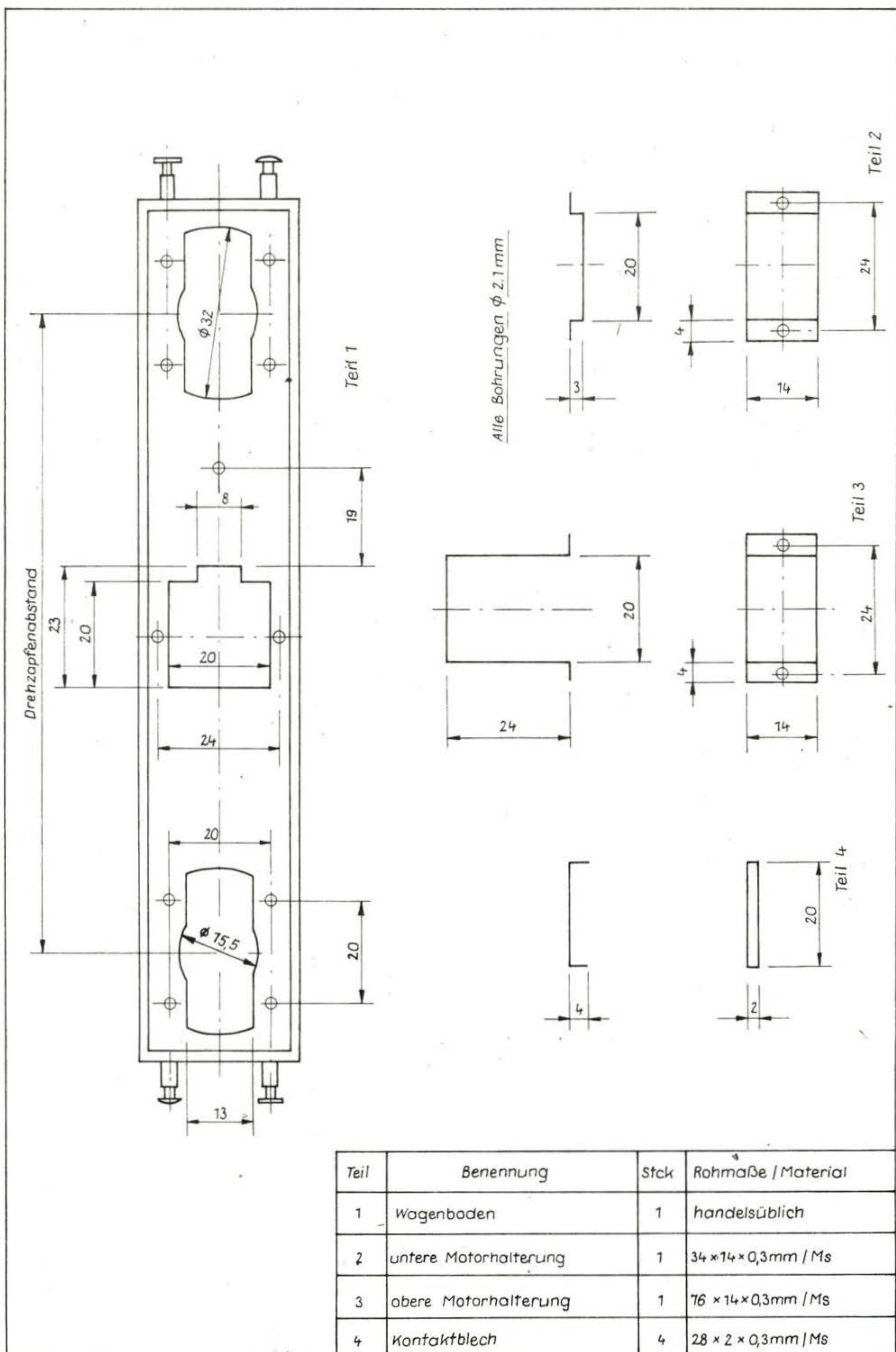
Der hier beschriebene Bauplan ist recht unkompliziert und dürfte daher vielen Modelleisenbahnern von Nutzen sein. Die ausschließliche Verwendung von Industrieteilen vereinfacht den Bauablauf. Grundlage des Geisterwagens ist der PIKO LOWA Ga-Wagen, den es bekanntlich in vier Varianten gibt. Der Einbau des Antriebes kann auch in einem vierachsigen DR-Kühlwagen von PIKO erfolgen. Ganz geschickte Bastler können einen LOWA Ea-Wagen verwenden. Die folgende Anleitung basiert auf den PIKO LOWA Ga-Wagen 5/6420/01.

Folgende Bauteile werden benötigt:

1 PIKO Ga-Wagen 5/6420/0: oder 012
1 EBM Motor der BR 110
1 EBM Endstörsatz der BR 110, komplett
2 EBM Kardanwellen der BR 110
2 EBM Tenderdrehgestelle komplett einschließlich der Kunststoffhaltebügel der BR 52
2 Schrauben M 2 × 8
1 Schraube M 2 × 4
2 Muttern M 2

Bei den Tenderdrehgestellen muß darauf geachtet werden, daß Drehgestellblenden des hinteren Drehgestells verwendet werden. Weiterhin wird noch 0,3 mm starkes Messingblech benötigt.

Nun können wir mit dem Bau des Geisterwagens beginnen. Zunächst wird der Wagen in Ober- und Unterteil zerlegt. Die überflüssigen Drehgestelle können als Ersatzteile verwendet werden. Jetzt entfernen wir das Beschwerungsblech. Nun reißen wir den Wagenboden laut Zeichnung an und arbeiten die Durchbrüche aus. Weiterhin können alle Bohrungen vorgenommen werden. Beim Betrachten des äußeren Wagenbodens bemerkt man, daß die Drehgestellauflageflächen auf einer Seite flach und auf der anderen Seite noch erhöht sind. Diese Erhöhung stammt von der Dreipunktlagerung der alten Drehgestelle. Die beiden Erhöhungen müssen nun entfernt werden, um die gleiche Auflagefläche wie beim anderen Drehgestell zu erhalten. Ist der Wagenboden fertig, werden entsprechend der Zeichnung die Messingteile angefertigt. Die Teile 2 und 3 dienen der Motorhalterung; das Teil 4 muß viermal angefertigt werden. Nun können die Kontaktbleche (Teil 4) in die Wagenbodenbohrungen neben den Drehgestellausschnitten eingesteckt und umgebogen werden. Anschließend nehmen wir den Endstörsatz der BR 110 zur Hand und sägen mit der Laubsäge die Kunststoffnase zwischen den Endstördrosseln heraus, so daß die Kunststoffplatte durchweg die gleiche Stärke hat, damit später die eine Kardanwelle in diesem Ausschnitt Platz findet. Am Endstörsatz werden nun noch die Kontaktfedern gerade gebogen. Mit der M 2 × 4 Schraube wird der Endstörsatz auf dem Wagenboden befestigt. Die Kontaktfedern zeigen dann in Richtung Motorausschnitt. Jetzt werden die Kontaktfedern noch etwas nach oben gebogen, damit die Kohlebürstenfedern des Motors später guten Kontakt mit den Kontaktfedern haben. Nun legen wir Teil 2 in den Motorausschnitt des Wagenbodens. Der Motor wird „über Kopf" in die entstandene Wanne gelegt; Teil 3 über dem Motor gesetzt und mit den 2 M 2 × 8 Schrauben und Muttern mit Teil 2 und dem Wagenboden verschraubt. Der Motor wird deshalb über Kopf eingebaut, damit die Kohlebürstenfedern durch den Wagenboden und die Kontaktfedern des Endstörsatzes angedrückt werden. Ist der Motor festgeschraubt, kann die ebenfalls unkomplizierte Verdrahtung erfolgen. Durch Anlöten eines Drahtes verbindet man die Kontaktbleche der linken Wagenseite mit einem Pol des Endstörsatzes. Das gleiche geschieht mit den Kontaktblechen der rechten Wagenseite und dem anderen Pol des Endstörsatzes. Es folgt die Anfertigung der Kardanwellen. Die vorhandenen Kardanwellen werden jeweils in der Mitte durchgetrennt und mit entsprechenden Plasttrinkröhrchen, die in die Kardanwellen mittels Plastekleber eingeklebt werden, auf die erforderliche Länge gebracht. Jetzt können die Drehgestelle zusammen mit den Kardanwellen eingesetzt und mit dem Kunststoffhaltebügel befestigt werden. Zuvor überstreichen wir die roten Drehgestellblenden schwarz. Das Unterteil kann jetzt zur ersten Laufprobe auf die Schienen gestellt werden. Nachdem die Plastebefestigungszapfen gleich unter dem Dach entfernt worden sind, kann das Oberteil aufgesetzt werden. Wenn das Gehäuse nicht ganz paßt, stößt der Motor an das Dachinnere. Dann sollte rechts und links ca. 1,5 mm vom Dachinnern abgefeilt werden. Die Art der Anbringung von Ballastgewichten kann der Modelleisenbahner entscheiden. Ich habe entsprechende Stücke aus 2 mm Bleiblech an die Wageninnenwände geklebt. Nun werden die Stirnwandunterkanten mit etwas Plastekleber versehen und das Gehäuse einige Minuten auf das Unterteil fest angedrückt. Man sollte allerdings nicht zuviel Klebstoff verwenden, damit das Gehäuse jederzeit wieder ohne Schwierigkeiten abgenommen werden kann. Wer die Fahreigenschaften des Geisterwagens noch erhöhen will, kann den Motor noch mit Schwungscheiben ausrüsten.



Teil	Benennung	Stck	Rohmaße / Material
1	Wagenboden	1	handelsüblich
2	untere Motorhalterung	1	34 × 14 × 0,3 mm / Ms
3	obere Motorhalterung	1	76 × 14 × 0,3 mm / Ms
4	Kontaktblech	4	28 × 2 × 0,3 mm / Ms

WISSEN SIE SCHON ...



● daß am 13. Dezember 1980 letztmalig über den weltberühmten Prager Wenzelsplatz eine Straßenbahn rollte?
Im Rahmen von großzügigen Umbauarbeiten in der Prager Innenstadt und dem planmäßigen Ausbau des Metro-Netzes werden zunehmend Veränderungen erforderlich. Dadurch sind auch einige Umbauten innerhalb des Straßenbahnnetzes in Angriff genommen worden. U. B. z. den Dienstwagen 4425 mit der Linienbezeichnung 18 und einen der letzten planmäßigen Wagen der Linie 10.

Text und Foto: H. Ladislav, Prag

● daß die schmalspurige Straßenbahn in Sofia noch heute Briefpost befördert? Neben der Bewältigung eines großen Teils des innerstädtischen Personenverkehrs in der bulgarischen Hauptstadt, der überwiegend mit zwei- und dreiteiligen Gelenktriebwagen eigener Produktion abgewickelt wird, hat auch die Postbeförderung noch heute ihre Bedeutung. Neben der Einstiegtür jedes Triebwagenzuges ist ein mit einer Klappe abgedeckter Briefeinwurf vorhanden. Die dort eingeworfene Post kommt ebenso zuverlässig zum Empfänger wie von jedem anderen Briefkasten aus. Nur müssen die Postangestellten nicht zum Briefkasten fahren, sondern der Briefkasten wird mehrmals am Tage an besonders festgelegten Haltestelle durch Beauftragte der bulgarischen Post geleert.

Kr.

● daß die Nahverkehrsbetriebe der DDR in den Jahren 1981—1985 1250 Tatra-Straßenbahnen erhalten? Somit kann der Wagenpark der meisten Verkehrsbetriebe weiter verjüngt werden. Der volkseigene Schienenfahrzeugbau der DDR wird u. a. 1200 Reisezug- und Güterwagen an die ČSD liefern.

Ma.

● daß in Weimar bereits ein Ikarus-Gelenkobus im Probebetrieb läuft? In Vorbereitung eines Einsatzes derartiger Fahrzeuge sollen mit diesem Obus Erfahrungen gesammelt werden. Auch in Potsdam ist der Einsatz von Ikarus-Obussen geplant.

Ma.

● daß die „Lücke" der Selketalbahn zwischen Straßberg und Stiege demnächst wieder geschlossen wird? An den Bauarbeiten beteiligen sich u. a. viele freiwillige Helfer aus den Reihen der Modelleisenbahner und der Freunde der Eisenbahn. Nach der Fertigstellung können dann die Züge von Gernrode (ebenso von Harzgerode) nach Stiege—Eisfelder Talmühle (bzw. Hasselfelde) geführt werden, ja sogar durchgehend bis Nordhausen verkehren. Das ist einmal im Rahmen der Erhaltung der 1000-mm-Schmalspurbahnen im Harz als Touristenbahnen von großer Wichtigkeit, denn es wird den Touristenverkehr per Schiene erheblich beleben, aber gleichermaßen unter betriebstechnischen sowie wirtschaftlichen Aspekten. Da wären u. a. der problemlose Umlauf von Wagen und Triebfahrzeugen innerhalb des Dreiecks Gernrode/Wernigerode/Nordhausen sowie die Überführung von Fahrzeugen auf eigenem Gleis bis zum Bw Wernigerode-Westerntor zu nennen.

Kau.

● daß vor kurzem der größte Eisenbahntunnel Rumäniens dem Verkehr übergeben wurde? Er durchsticht den Bergrücken Obcina Mestecăniș in 1000 m über NN bei einer Länge der Tunnelröhre von 1666 m und macht damit eine schnellere Verbindung auf der Gebirgsstrecke zwischen Suceava und Vatra Dornei möglich. Dieses landschaftlich schöne Gebiet liegt im Norden der Ostkarpaten; die höchsten Berge in unmittelbarer Nähe der Strecke sind der Giantălău (1859 m) und der Rarău (1653 m). Von Vatra Dornei führt die Bahn über den Borgoer Paß — zwischen dem Căliman- und dem Rodna-Gebirge — nach Năsăud und Dej sowie schließlich bis Cluj weiter. Sie ist ein wichtiges verkehrstechnisches Bindeglied zwischen dem nördlichen Teil der Ostkarpaten bzw. der Bukowina und dem Bihor-Gebiet, d. h. Magistrale București—Ploești—Brașov—-Sibiu—Cluj—Oradea (—Budapest—Prag—Berlin).

Kau.

Lokfoto des Monats

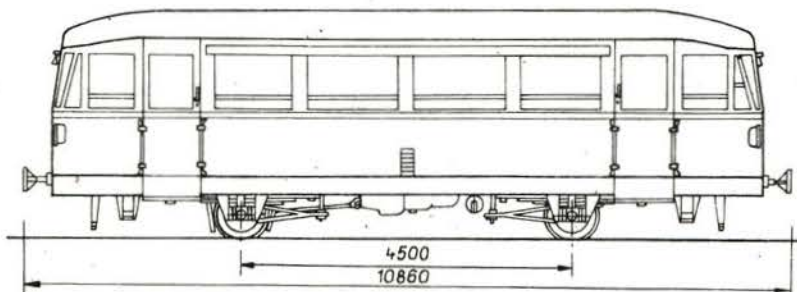
Seite 87

Wie so viele nicht reichsbahneigene Bahnen beschloß auch die Direktion der Spreewaldbahn in den 30er Jahren den Betrieb auf ihren Strecken Cottbus—Lübben, Straupitz—Goyatz und Byhlen—Jamlitz den Reiseverkehr wirtschaftlicher und attraktiver zu gestalten. Daher wurde 1933 bei der Waggonfabrik Talbot ein zweiachsiger Triebwagen in Auftrag gegeben. Das ursprünglich mit der Anschrift „Fliegender Spreewälder" bezeichnete Fahrzeug bewährte sich gut. Der von Daimler-Benz gebaute Motor hing in einem gesondert gefederten Rahmen in der Unterstellmitte. Über Kardanwelle und Getriebe erreichte das Drehmoment eine der beiden Achsen. Der Triebwagen wurde ausschließlich ohne Beiwagen eingesetzt. Nach Übernahme der Spreewaldbahn durch die DR erhielt das Triebfahrzeug die Bezeichnung VT 133 523 und diente überwiegend zur Bewältigung des Einkaufs- und Schülerverkehrs. Nach Einstellung der Bahn wurde der Wagen abgestellt und einige Zeit später verschrottet.

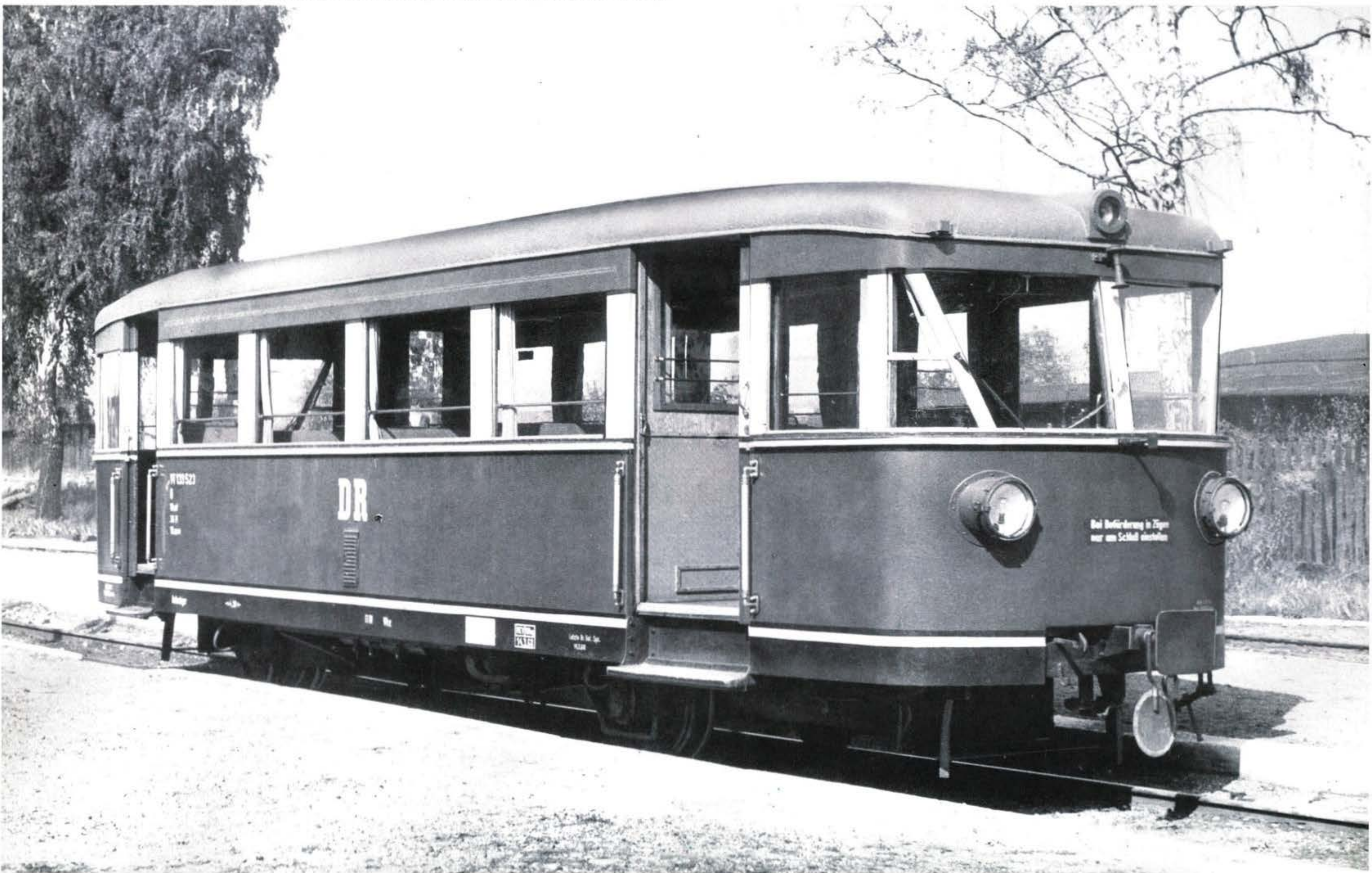
Technische Daten

Gattungszeichen	BKaa
Bauart	A 1
Länge über Puffer	10 860 mm
Achsstand	4 500 mm
Treibraddurchmesser	700 mm
Laufraddurchmesser	700 mm
Masse	12,7 t
Leistung	70 PS
V_{max}	55 km/h

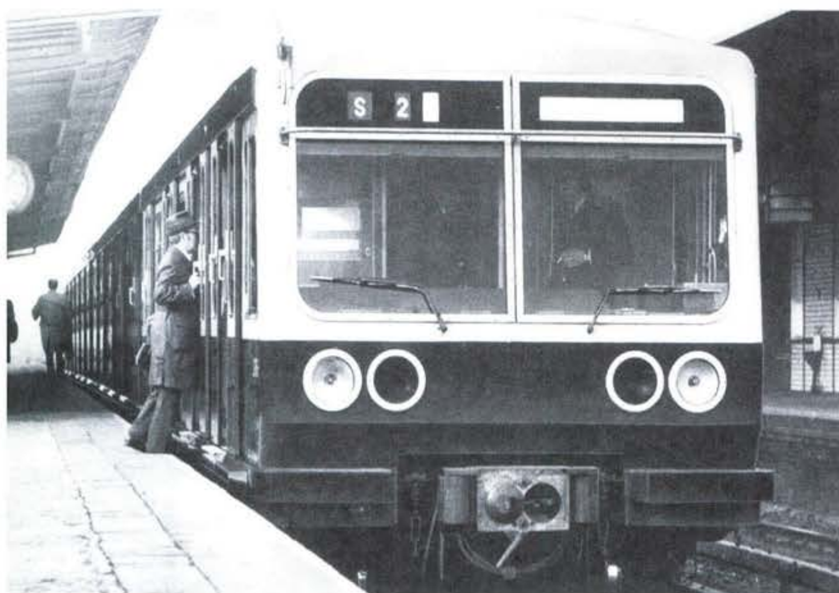
Ma.



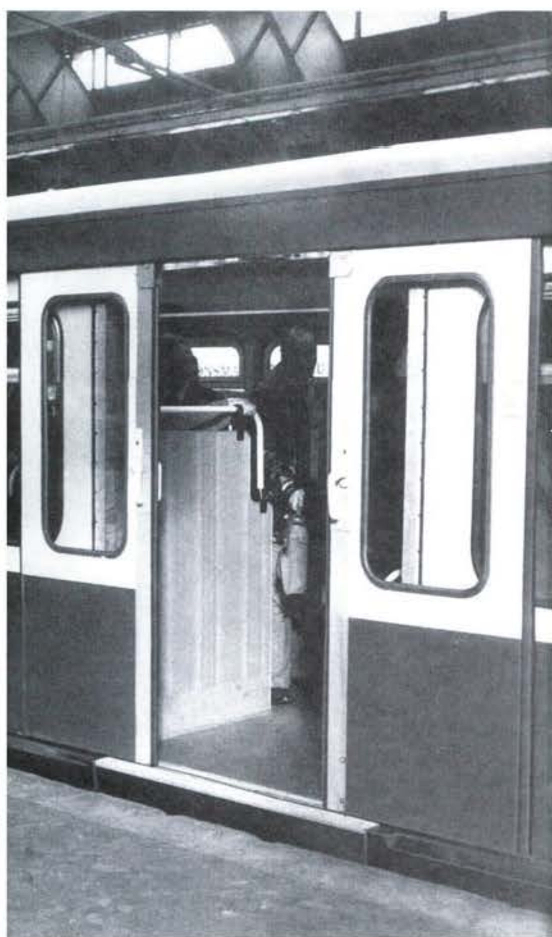
VT 133 523 auf dem Bahnhof Straupitz der meterspurigen Spreewaldbahn im Jahre 1968 *Foto: H. Winkelmann, Zwickau*

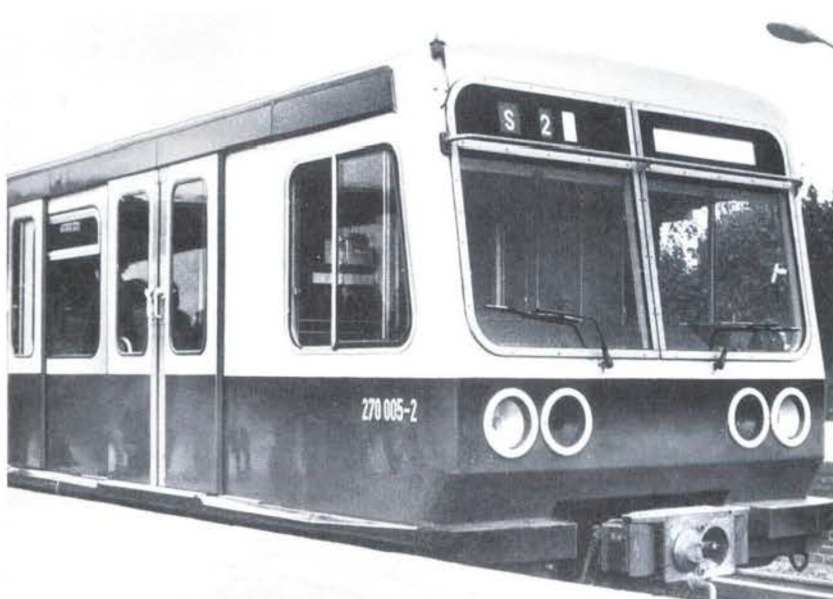


Der „NEUE" ins Bild gerückt









Immer erregt es Aufsehen, wenn der neue Berliner S-Bahn-Zug der Baureihe 270 zu sehen ist. Diese äußerliche Charakteristik ergibt sich auf Grund der ebenfalls neuen farblichen Gestaltung der Seiten- und Stirnwände sowie durch die günstige äußere Formgebung (siehe auch: Der Modelleisenbahner, Heft 2/80, S. 59 ff.). Die folgenden Bilder sollen Ihnen, liebe Leser, einen Eindruck rund um den „Neuen" vermitteln. Sie entstanden anläßlich einer Presse-Sonderfahrt am 28. Oktober 1980, denn seit Anfang September 1980 läuft bereits auf den Relationen Berlin-Alexanderplatz—Grünau und Erkner—Berlin-Alexanderplatz die Besetzt-Erprobung, d. h. der neue Berliner S-Bahn-Zug ist in die Fahrpläne eingebaut und wird auf diese Art und Weise weiter erprobt. Schr.

„Ist die Modelleisenbahn auch heute noch Spielzeug?" Den mit dieser Überschrift von Dr. Wahl verfaßten Beitrag stellten wir im Heft 12/80 zur Diskussion. Viele Modelleisenbahner griffen zur Feder und schrieben der Redaktion ihre Meinung zu diesem Problem. Anlaß genug, einige dieser Gedanken zu veröffentlichen:

Herr Karl-Ernst Hertam aus Naundorf schrieb uns:
„Der weitaus größte Teil derer, die sich mit der kleinen Eisenbahn beschäftigen, spielt tatsächlich mit ihr. Das doch recht gute Abbild des großen Vorbildes hat ihr das Prädikat „Modell" eingebracht. Ich behaupte sogar, daß es dem Käufer oft letzten Endes egal ist, ob er Spielzeug-, Miniatur- oder Modellbahnartikel erwirbt.
Eine kleine Gruppe — dazu gehören viele in unserem Verband Organisierte — geht ein Stück weiter. Sie schafft mit ihren Anlagen ein machbares Stück Eisenbahnnachbildung. Ausschlaggebend ist immer der vorhandene Platz. Für diese trifft dann Dr. Wahls „wahnwitzige enge Kurven von Bahnhof zu Bahnhof" nicht mehr zu.
Man kann zwar die unterschiedlichsten Beweggründe für das Interesse an der kleinen Eisenbahn nicht so ohne weiteres voneinander trennen, aber es gibt noch eine dritte Gruppe. die spielen nun bestimmt nicht. Schließlich ist der notwendige Ausgleich zur beruflichen Tätigkeit sehr unterschiedlich geartet."

Herr Olaf Liehr aus Berlin machte darauf aufmerksam, daß „Spielen eine positive Beschäftigung ist ... Im Spiel lernt der Mensch und setzt sich mit seiner Umwelt auseinander... Wir bauen uns eine kleine Welt en miniature, sind dort Konstrukteur, Architekt, Landschaftsgestalter, Eisenbahner usw.... Ob sich der Antrieb einer BR 01 in der Lok oder im Tender befindet, ist für den Betrieb auf der Anlage und für den optischen Eindruck auf den Besucher völlig belanglos... Jeder Modelleisenbahner wird sich im Gegensatz zum spielenden Kind im Bereich der Möglichkeiten bemühen, dem Vorbild nahe zu kommen."

Herr Lothar Stürmer aus Großfriesen teilte uns mit:
„Wohl niemand wird einem Modellbaubetrieb ein Modell einer Schwimmhalle nicht abnehmen mit der Begründung, im Schwimmbecken sei kein Wasser, die Duschen funktionieren nicht und die Klimaanlage sei nur aus bemalten Profilstücken nachgestaltet... Es kommt m. E. darauf an, wie es der Erbauer verstanden hat, unter Beachtung des zur Verfügung stehenden Platzes das Vorbild ins Modell umzusetzen. Hierzu gab es bereits zahlreiche Veröffentlichungen. doch wäre es notwendig, **in unserer Zeitschrift mit helfender Kritik manchen Modelleisenbahner den richtigen Weg zu zeigen."**

Herr Jörg Langfeld aus Magdeburg meinte:
„... Als dann aber die Stelle mit der Elektrizität statt Dampf und noch besser mit dem Tenderantrieb kam, habe ich laut gelacht. Wie recht hat doch Dr. Wahl, wenn er in meisterhafter und zugleich amüsanter Ausdrucksweise auf die engen Gleisradien, kurzen Bahnhofsabstände und dichten Zugfolgen der tendergetriebenen Supermodelle hinweist. Sein Artikel macht uns um die Erkenntnis reicher, daß die alten Spielzeugeisenbahnen vielleicht mehr Modelltreue hinsichtlich ihrer Funktion aufweisen."

Herr Siegfried Bergelt aus Karl-Marx-Stadt vertritt den Standpunkt:
„Ob man den Gegenstand unseres Hobbys nun Modellbahn oder Spielzeug nennt, ist für mich völlig unwesentlich, Hauptsache man hat daran Freude. Ohne Kompromisse war und ist ein Modell nie, wird ein Modell nie sein, sonst wäre es keins."

Herr Norbert Verwiebe aus Schwerin teilte uns mit:
„Mir macht es nichts aus und ich schäme mich auch nicht, meinen Fuhrpark ohne Fahrplan, Mütze und Automatik zu betreiben... Unsere Modell-Spielzeugloks haben da ganz andere Aufgaben. Z. B. handelt es sich dabei auch um ein Stück „Mini-Museum", als Ersatz für die Loks im Museum oder den Strecken des internationalen Zugverkehrs. Für diesen Zweck brauchen sie nicht pfeifen, schnaufen oder qualmen."

Andreas und Eberhard Schütz schrieben:
„Man kann wohl kaum eine Anlage errichten, auf der ein Schnellzug eine halbe Stunde durchs Gelände fährt, bloß damit hier die Relationen stimmen. Genauso könnte man sich darüber ereifern, daß es auf Modellanlagen keine ‚lebenden Modellmenschen' gibt... Wenn man allerdings Dampflokomotiven mit Dampfantrieb und analog Dieselloks mit Dieselmotor, wohlgemerkt im Modell verlangt, dürfte man den Boden der Realität bereits verlassen."

Herr Karl Gräfe, Student an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" schreibt u. a.:
„Zu steile Hänge, unmaßstäbliche Bauten sind schon oft kritisiert worden. Mit solch tollkühnen Vergewaltigungen der Natur schafft man kein Modell, sondern ein Spielzeug und dazu noch ein schlechtes... Solche Diskussionen zum Thema unseres Hobbys, ob nun so theoretisch wie dieser oder mehr zu praktischen Fragen, helfen uns allen weiter und sollten ruhig öfter ausgelöst werden."

Die Meinung von Herrn Hans Wiegand aus Erfurt als Pädagoge:
„Warum aber ist das Modell ein Spielzeug! Deshalb, weil sich mit seiner Hilfe Erscheinungen und Vorgänge der Wirklichkeit nach- oder vollziehen lassen, weil es uns die Möglichkeit der schöpferischen Gestaltung unter Einbeziehung der Phantasie gestattet, das heißt, weil das Modell ein Hilfsmittel zur schöpferischen Auseinandersetzung des Individiums mit seiner Umwelt darstellt."

Alles in allem:
Die zahlreichen Leserzuschriften zu den von Herrn Dr. Wahl aufgeworfenen Problemen beinhalten nicht nur Diskussionen über die Definition der Begriffe „Modell" oder „Spiel". Aus den Einsendungen ist auch zu entnehmen, daß die Modelleisenbahner differenziert nach Kenntnissen über das Vorbild, handwerklichen Fähigkeiten und nicht zuletzt aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes ihre Anlagen gestalten.
Die durch die Redaktion angeregte Diskussion hat ihren Zweck erfüllt, wenn Sie, liebe Leser, über dieses Problem nachgedacht haben und einige wertvolle Schlußfolgerungen zur weiteren sinnvollen Freizeitgestaltung mit der Modelleisenbahn — sei es für die eigene Heimanlage oder für die Arbeit an Gemeinschaftsanlagen — gezogen haben.

Die Redaktion

Wir trauern um unseren Autor

Prof. Dr.-Ing. UDO BECHER

der am 10. Februar 1981 im Alter von 75 Jahren verstorben ist.

Von ihm erschienen die Bücher

Auf kleinen Spuren
Als die Züge laufen lernten
Leipzig–Dresdener Eisenbahn-Compagnie (erscheint 1981)

transpress VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 und 2/1978 beachten!

Gründung von Arbeitsgemeinschaften in:

2300 Stralsund

Vorsitzender: Herr Rainer Lorenz, PSF 15823/Q

7060 Leipzig-Grünau

Vorsitzender: Herr Lothar Kleeberg, 81. Polytechn. Oberschule

Bezirksvorstand Greifswald

Sonderfahrt mit BR 50.35 am 9. Mai 1981 von Neubrandenburg—Malchin—Waren (Müritz)—Karow (Meckl.) und zurück. Besonderheiten: in Karow (Meckl.) Sterntreffen mit Teilnehmern der Sonderzüge der Bezirksvorstände Schwerin und Berlin. Vorgesehen Dampflokparade BR 44.0, 52 (Altbau), 50.35 und 50.40. Auf dem Bahnhofsvorplatz Verkaufsstände der Bezirksvorstände und Solidaritätsbasar. Abfahrt 7.55 Uhr, Rückkehr bis 17.30 Uhr. Teilnehmerpreis: 20,— M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder: 17,— M; jeweils einschließl. Mittagessen und Programmheft; Kinder: (4—10 Jahre) 10,— M, einschl. Mittagessen. Anmeldungen mittels Postanweisung mit Angaben der Kartenwünsche bis zum 10. April 1981 an DMV, Bezirksvorstand Greifswald, 2200 Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30 (Rbd, Abholfach). Die Fahrkarten werden den Teilnehmern rechtzeitig zugesandt; DMV-Mitglieder werden gebeten, ihre Mitgliedsbücher mitzubringen.

Zusatz zur Veröffentlichung im Heft 2/1981:
Die unter „Mitteilungen des DMV" angekündigten Sonderfahrten des BV Berlin bzw. BV Schwerin nach Karow (Meckl.) finden am **9. Mai 1981** statt.

Die Sonderfahrt des BV Schwerin beginnt in Rostock etwa 8.20 Uhr. Teilnehmerpreis für Kinder: (bis 10 Jahre) 11,— M.

Bezirksvorstand Halle

Sonderfahrt am 23. Mai 1981 von Leipzig Hbf (Abfahrt etwa 9.00 Uhr) nach Magdeburg (Zustieg in Halle Hbf und Köthen möglich) mit Lok 204 001. Rückfahrt über Dessau nach Leipzig (Ankunft etwa 17.30 Uhr) mit Lok E 7710. Fotohalte bei Rückfahrt. Teilnehmerpreis in Höhe von 20,— M bis zum 30. April 1981 per Postanweisung an Sekretariat des BV Halle, 7010 Leipzig, Georgiring 14. (AG mögl. geschlossen). Fahrkarten werden einschl. Fahrzeiten zugesandt. Keine Fahrpreisermäßigung möglich.

AG 4/11 — Naumburg (Saale)

Am 26. April 1981 von 10—14 Uhr Modellbahn-Tauschmarkt in der Johannes-R.-Becher-Oberschule, Poststraße. Eintritt: 1,— M. Platzbestellung bis zum 17. April 1981 an: DMV, AG 4/11, 4800 Naumburg (Saale), Georgi-Dimitroff-Str. 7.

Wer hat — wer braucht?

3/1 Biete: „Dampflok-Archiv 2". Suche in TT: BR E 70; BR T 334; Schnellzugwagen alte Bauart.
3/2 Biete in H0: BR 55; 24; 66; 75; E 11; E 42; E 44; E 69; BR 110; 118; 120; 130; 84; 91; BN 150; VT 135; VB 140 sowie div. Reisezug- u. Güterwagen. Evtl. Tausch gegen Material in TT.
3/3 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1976; Modellbahnbücherei: „Eisenbahnsignale A—Z"; „Eisenbahnpraxis" 10, 12/1976, 1—9/1977; „Schienenfahrzeuge" 4, 7, 9, 11, 12/1967; „Die Eisenbahntechnik" 10/1977; DDR-Verkehr: 10, 11/1976; 1—6/1977; div. Broschüren u. Vorschriften der DR. Suche im Tausch od. Kauf: $H0_e$-Lok u. Triebwagen.
3/4 Biete: „Dampflok-Archiv 2"; „Die Spreewaldbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"; „Historické lokomotivy I" (tschech.). Suche: „Die Baureihe 01"; „Schiene, Dampf und Kamera".
3/5 Suche: E 70, TT sowie Lokschild u. Fotos (18 × 24) von BR 23 1057 (auch EDV-Nummer).
3/6 Biete in TT: BR 50^{40} im Tausch gegen 4-achs. Technomodellwagen in $H0_e$.
3/7 Biete: „Der Modelleisenbahner" 5/1955, 8/1961, 3/1966; „Baureihe 01"; Broschüre „Wismar u. seine Eisenbahn". Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952, 1953, 1954, 1956 u. Einzelhefte 1—3/1955, 1—6/1957, 3/1968.
3/8 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1980. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1968.
3/9 Biete: H0, BR (SNCF), 80, BN 150, VT 135 3 Biuv; ein Drehschemelwg, ein Kranwg, acht Weichen. Suche: rollendes Material in $H0_e$.
3/10 Biete: Buchfahrpläne u. leere Diataschen.
3/11 Biete: „Triebwagenarchiv"; Eisenbahn- u. Modelleisenbahnkalender 1980, 1981; „Der Modelleisenbahner" 1—4, 6, 7, 9, 10, 12/1959; 1—12/1964; 1, 3/1965; 1, 3, 5—7, 9/1973; 6, 9, 10, 12/1975; Jahrg. 1965, 1966, 1973—1975; BR 50, 80 u. preuß. $G8^1$ in H0 sowie $H0_e$-Fahrzeuge (Technomodell); in- und ausl. Kursbücher.
Suche in H0:BR 84, 91 u. Schmalspurmaterial, Lokschilder u. ä. sowie jede Literatur.
3/12 Biete in TT: BR 56 neu mit Garantie. Suche in TT: V 200 u. vierachs. Güterwagen.
3/13 Biete: „Dampflok-Archiv" 1 und 3. Suche: „Triebwagen-Archiv"; „Güterwagen-Handbuch"; „Ellok-Archiv".
3/14 Biete: TT, drei D-Zugwagen „Silva-Line". Suche: „Ins richtige Gleis mit TT".
3/15 Biete: „Dampflok-Archiv" 2 und 3; Eisenbahnjahrbuch 1980. Suche: „Die BR 01"; „Die Spreewaldbahn".
3/16 Biete: „Elektrische Lokomotiven", 3. Aufl.; „Kleinbahnen der Altmark"; „Uns gehören die Schienenwege".
3/17 Suche: „Die Baureihe 01"; „Die Spreewaldbahn"; „Kleinbahnen der Altmark"; in H0: BR 23.
3/18 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv"; „BR 01"; „Dampflok-Archiv" 1, 2, 3. Suche in H0:BR 84 u. Mitteleinstiegwagen sowie Dietzel-Formsignale.
3/19 Suche: PIKO-Beleuchtungsgenerator „Lux-Constant" (auch defekt) sowie in N: BR 55, belieb. Ausführung, auch defekt, od. in Verbindung mit anderen Fahrzeugen; evtl. Tausch gegen PIKO H0-Fahrzeuge, vierachs. Flachwagen (Kieswagen).
3/20 Biete: „Der Modelleisenbahner" 4/61; 4/65; 6/66; 4/67; 3, 5/77; 9, 10/78; 6/80; Modelleisenbahn-Kalender 1976, 1978; „Kraftverkehr" 7/76. Suche: „Das Signal" alle Hefte bis 28/69, Jahrg. 9 außer 1, 2/62 u. 4/61; sowie Straßenbahnmaterial stillgelegter Betriebe.

JAQUES STECKEL (DMV), Berlin

„Frühbeet" oder „Laube"

Für den Einbau des Antriebs geeignete SKL-Anhänger des Vorbildes

Seit 1979 vertreibt die AG Marienberg den gemeinsam mit der AG Meißen entwickelten Bausatz des Gleiskraftwagens „Schöneweide" (SKL). Dieses wohlgelungene Modell in H0 ist sicherlich in einer größeren Stückzahl bei den Modellbahnfreunden zu finden, als bei der Deutschen Reichsbahn. Doch ganz im Gegensatz zum Vorbild sind diese interessanten Fahrzeuge leider auf Modellbahnanlagen fast nie im Betriebseinsatz zu sehen. Meist fristen sie ihr Dasein als „Blickfang" auf kurzen Abstellgleisen im Bahnhof oder Bahnbetriebswerk. Doch auch die SKL gehören zu den Fahrzeugen, aber nur wenigen Selbstbauern war es bisher möglich, dem Standmodell Leben einzuhauchen und sich am Lauf dieses Zwergs auf Rädern zu erfreuen.
Dieses Vergnügen wird bald einer größeren Zahl von Modellbahnfreunden zuteil werden, denn seit kurzem liefert die AG Marienberg den bereits im Heft 12/79 vorgestellten Motorisierungssatz für den SKL aus. Wie dort beschrieben, ist der komplette Antrieb im Anhänger unterzubringen. Die Bilder 1 und 2 im erwähnten Beitrag bestätigen diese Feststellung und das Bild 3 zeigt eine Möglichkeit, diesen Antrieb zu kaschieren. Und gerade dieses Fahrzeug auf dem Bild 3 ist, begünstigt durch eine wenig meisterliche Retusche, als „fahrbares Frühbeet" in die Modellbahngeschichte eingegangen. Das hat meinem Freund Werner Jlgner, der es gut gemeint und in aller Eile „was gepfriemelt" hatte, etliche, nicht immer wohlgesonnene Briefe eingebracht.
Doch es geht auch anders. Man soll sich ja beim Vorbild umsehen. Das habe ich getan und dabei wirklich auch Vorbildliches gefunden. Einiges davon möchte ich nun vorstellen.
Da wäre zunächst ein Anhänger, fotografiert in Sonneberg, der ohne großen Aufwand nachgestaltet werden kann (Bild 1). Drei bis vier Versteifungen, ein „Dachfirst" und eine Plane darüber, alles schön festgezurrt, und fertig ist die Laube — nein, halt! Die kommt später. Wer besser gestellt ist und über H0-Wellblech verfügt, kann dieses statt der Plane verwende. In Brandenburg gibt oder gab es zumindest einen so dekorierten SKL-Anhänger.
Das Bild 2 zeigt keinen neuen Reisezugwagen, sondern einen (vielleicht sogar für Exkursionen geeigneten) SKL-Anhänger, den man wohl als free lance-Modell des Aussichtstriebwagens VT 137 240 bezeichnen kann. Aber dieser, wenn auch rundherum verglaste Aufbau ist gut geeignet, den Antrieb zu verdecken. Eventuellen Nachnutzern möchte ich die Farbgebung nicht vorenthalten: Fahrgestell schwarz, Wagenkasten blau, Dach hellgrau.
Und nun kommt doch noch die Laube (Bild 3). Wer bis jetzt noch keine Möglichkeit sah, den Antrieb zu verstecken, müßte nun zufriedengestellt werden. Dieser bildschöne Anhänger, im Bahnhof Uckro fotografiert, besticht vor allem durch die elegante Lösung mit *einer* „offenen Bühne" (Bilder 4 und 5). Auch hier die Farbangaben: Fahrgestell schwarz, Wagenkasten hellgrau, Dach mit Teerpappe beklebt. Da bei allen vorgestellen Anhängern die Grundfläche unverändert blieb, erübrigen sich Maßangaben.
Ich hoffe, mit diesen wenigen Beispielen den Modelleisen-



Bild 1

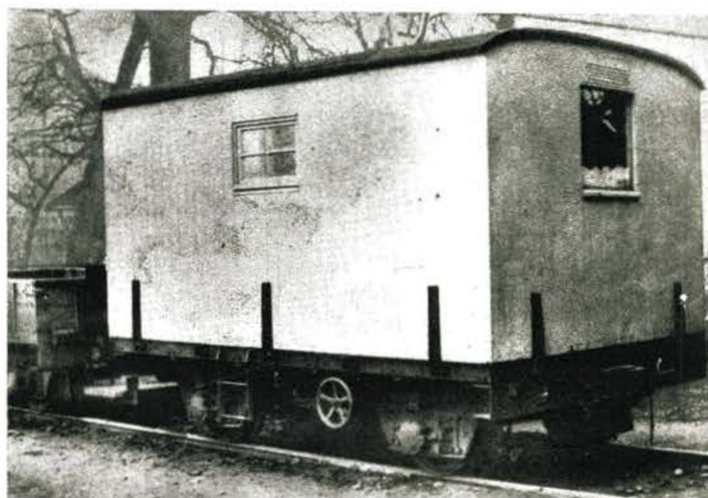


Bild 3

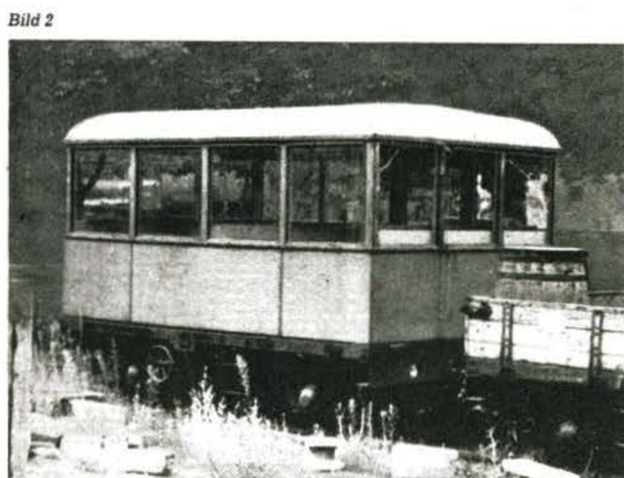


Bild 2

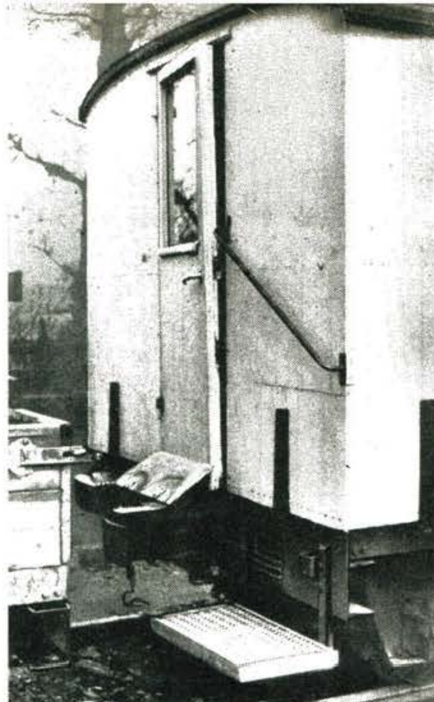


Bild 4



Bild 5

bahnern das Problem, wohin mit dem Antrieb, beseitigt zu haben. Weiterhin hoffe ich aber auch, nun endlich einmal auf den Modellbahnanlagen Gleiskraftwagen auf der Strecke zu sehen, aber Achtung — bevor der erste SKL auf die Reise geht, ist die Fahrtanweisung Teil A und Teil B auszufüllen. Und außerdem ist zu beachten, daß die Abkürzung SKL nicht Schneller, sondern Schwerer **Klein**wagen bedeutet.

Eisenbahner-Esperantisten — was ist das?

Das Sprachenproblem in der Welt wird immer drückender, da die Informationsflut ständig größer wird, aber das Übersetzen unaufholbare Zeitverluste bringt. Andererseits wollen viele Völker, besonders in den jungen Nationalstaaten, sich der sprachlichen Diskriminierung nicht länger beugen und verlangen sprachliche Gleichberechtigung. Esperanto, als Plansprache (nach Plan erarbeitet), ist neutral und kann die sprachliche Gleichberechtigung bringen. Dieser Aufgabe widmen sich Anhänger dieser Sprache (Esperantisten) in der ganzen Welt. Doch der Weg ist lang und steinig. Viele Artikel in der sozialistischen Presse informierten bereits über Esperanto, so daß hier auf diese verwiesen werden kann.

Kleine, aber wichtige Schritte, Esperanto zur allseitigen internationalen Kommunikation zu nutzen, ist die Bildung von Fachgruppen, die auf spezifischen Gebieten dieses Ziel ansteuern. Die im Kulturbund der DDR arbeitende Fachgruppe „Eisenbahner-Esperantisten" reiht sich ein in eine Vielzahl derartiger Fachgruppen im Weltmaßstab. Sie wurde im Jahre 1977 gegründet.

Neben der bereits genannten allgemeinen Zielstellung haben wir uns besonders der Aufgabe verschrieben, mit gleichartigen Fachgruppen der europäischen sozialistischen Länder zusammenzuarbeiten und eine gemeinsame Basis zu finden, um mittels Esperanto die Verständigung im grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern. Eine der konkreten Aufgaben, an denen wir zur Zeit arbeiten, sind Untersuchungen, wie die Information der Reisenden im internationalen Verkehr verbessert werden kann. Die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" gibt uns hierbei Unterstützung.

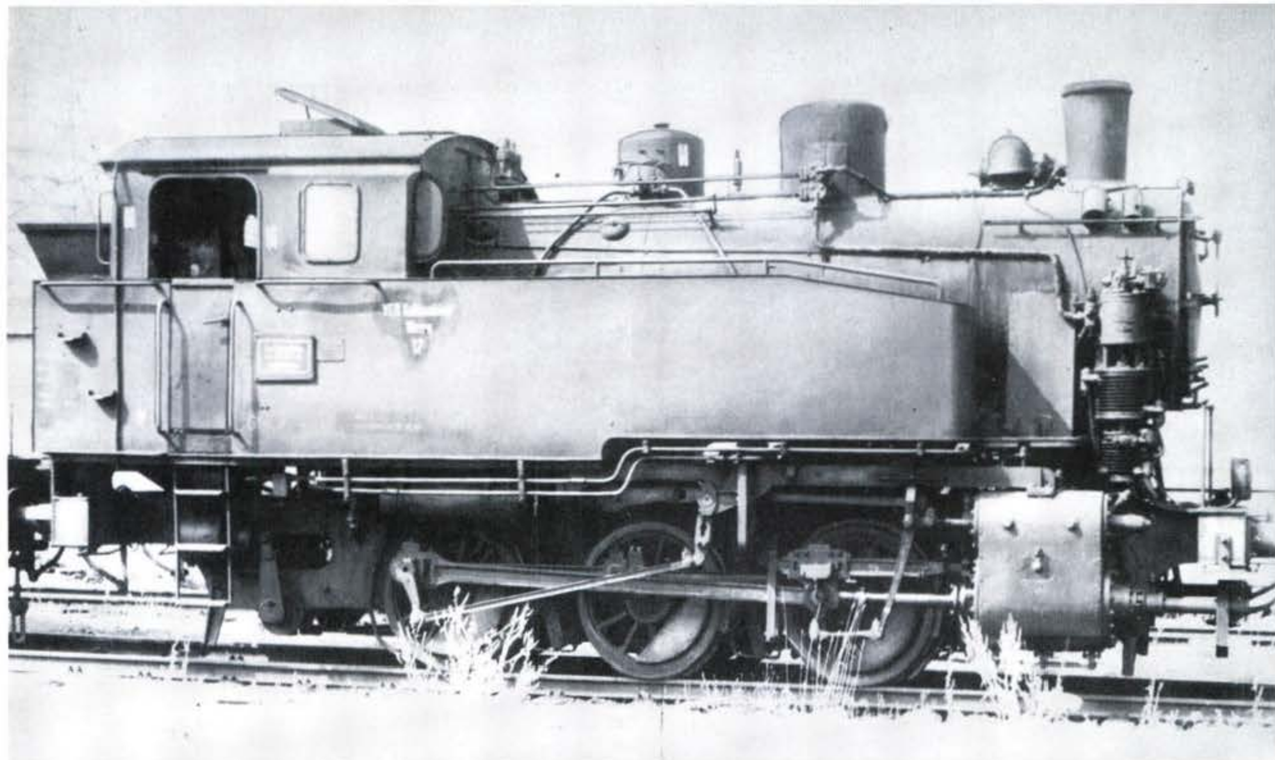
International wird der einheitlichen Übersetzung von Fachwörtern große Aufmerksamkeit geschenkt. Bis jedoch das 6sprachige UIC-Wörterbuch durch Esperanto ergänzt sein wird, vergehen noch einige Jahre. Als kurzfristige Maßnahme stellten wir uns die Aufgabe, aus vorhandenen Quellen ein Fachwörterverzeichnis Esperanto—Deutsch / Deutsch-Esperanto zu erarbeiten und kontinuierlich in unserem Informationsblatt „Fervojistaj Novajoj" (Eisenbahner-Neuigkeiten) abzudrucken.

Diese und noch andere Aufgaben diskutierten wir auf unserem Jahrestreffen in Schellenberg im Erzgebirge vom 7. bis 9. November 1980. Dort konnten wir auch ungarische Fachkollegen begrüßen und bauten somit die seit Jahren mit der ČSSR bestehenden internationalen Kontakte aus. Eine Fahrt mit der Augustusburger Standseilbahn lockerte die fast konferenzartige Atmosphäre auf.

Nun sollte man nicht denken, daß eine Mitarbeit in unserer Fachgruppe nur Eisenbahnern, die auch noch Esperantisten sein müssen, vorbehalten ist. Durchaus nicht! Hier kann jeder mitarbeiten, der sein Interesse an der Eisenbahn in den Dienst der internationalen Verständigung stellen möchte. Sollte es da unter den Modelleisenbahnern keine Interessenten geben?

Anfragen können an den Zentralen Arbeitskreis Esperanto im Kulturbund der DDR, Fachgruppe Eisenbahner-Esperantisten, 1080 Berlin, Charlottenstraße 60 gerichtet werden.

Horst Theurich
Leitungsmitglied der Fachgruppe



1

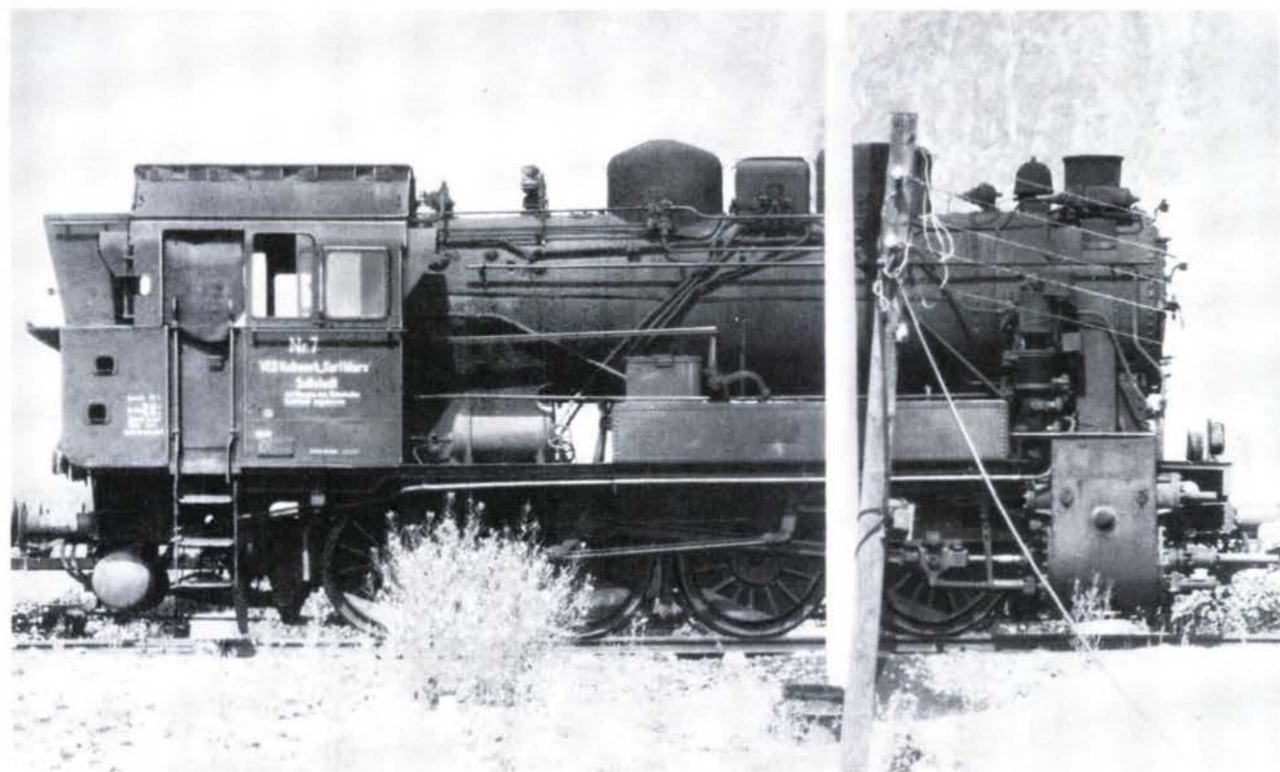
Werklokomotiven

Bild 1 Die ehemals dem Kaliwerk Werra gehörende Cn2t-Lok Nr. 17 wurde im Rahmen einer Nachkriegstypenreihe in Babelsberg gebaut.

Bild 2 Einen außerordentlich interessanten Lebenslauf weist dieser im Jahre 1930 von Henschel mit der Fabrik-Nr. 21757 an die ehemalige Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) ausgelieferte Vierkuppler auf. Diese Heißdampflok lief dort mit der Nr. 128 und erhielt nach Übernahme der LBE durch die DRG die Nr. 92 436. Anfang der 40er Jahre wurde die Maschine an die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn verkauft und verkehrte hier mit der Bezeichnung 92 0097. Nach Übernahme durch die DR erfolgte eine nochmalige Umzeichnung dieses Triebfahrzeuges; es wurde nun mit der Nr. 92 6877 im Bw Arnstadt beheimatet und diente von 1954 bis 1964 auf dem Erfurter Güterbahnhof im schweren Verschiebedienst. Am 4. September 1964 fand die Lok als „WL 7“ beim Kaliwerk Sollstedt eine neue Heimat und wurde schließlich 1967 im Kalikombinat „Werra“ Merkers eingesetzt. Inzwischen ist auch diese Lok schon ausgemustert.

Fotos: G. Malsch, Steinbach

2



ISSN 0026–7422

